5/83

transpress

modell eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M

Messe-neuheiten



Dampf vor und auf Usedom

1890 wurde die „Stralsund" auf der damaligen Schichau-Werft im früheren Elbing mit der Fabrik-Nr. 440 für die KPEV gebaut, und noch heute wird sie zur Trajektierung von Eisenbahnwagen zwischen Wolgast Hafen und Wolgaster Fähre genutzt. Bemerkenswert ist die Geschichte dieses Schiffes, genauso wie die Entwicklung der Eisenbahnen auf der Insel Usedom selbst. Wenn auch hier die Dampflokomotiven nahezu 10 Jahre der Vergangenheit angehören, wird dieses Fährschiff weiterhin in Betrieb bleiben.

Mehr darüber erfahren Sie auf den Seiten 13 bis 16 und 17 bis 20 dieser Ausgabe.

1 Während Güterwagen fast täglich von und nach Wolgaster Fähre trajektiert werden, sind Reisezugwagen nur dann zu transportieren, wenn Revisionen im Raw Potsdam erforderlich werden. Im Hintergrund die Wolgaster Petrikirche. Die Aufnahme entstand im September 1979.
Foto: W.-D. Machel, Potsdam

2 Längst Geschichte sind die Loks der BR 86 auf Usedom. Bevor die Maschinen in das Raw überführt worden sind, wurden die Windleitbleche entfernt. U. B. z. die Lok 86 1114 nach einer Überholung Mitte Juni 1972 im Bw Heringsdorf.
Foto: D. Wünschmann, Leipzig

1



2



modell eisenbahner

inhalt

5/83

eisenbahn-modellbahn-
zeitschrift
32. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

eisenbahn

nahverkehr

modellbahn

Titelbild
Unser Leser Hans-Heinrich Schubert aus Freital betreibt eine 2 m × 1,25 m große H0$_e$-Anlage, die wir in diesem Heft auf den Seiten 22 bis 24 näher vorstellen. Interessant ist die Gleisanlage, da von beiden Bahnhöfen einer Kopfbahnhof ist. Neben Eigenbauten werden auf dieser Anlage auch umgebaute Fahrzeuge der ehemaligen Firma Herr eingesetzt.
Foto: W. Albrecht, Oschatz

Redaktion
Verantwortlicher Redakteur:
Dipl. rer. pol. Rudi Herrmann
Telefon: 2041 276
Redakteur: Ing. Wolf-Dietger Machel
Telefon: 2041 204
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ulrich Reuter, VBK-DDR
Typografie: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner"
DDR-1086 Berlin,
Französische Str. 13/14, Postfach 1235
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress Berlin
Zuschriften für die Seite
„DMV teilt mit"
(also auch für „Wer hat – wer braucht?")
sind nur an das Generalsekretariat des DMV, DDR-1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu senden.
Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR



Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Chefredakteur des Verlags:
Dipl.-Ing.-Ök. Journalist Max Kinze
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, DDR-7010 Leipzig, Postfach 160, zu entnehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet.
Art.-Nr. 16330

Redaktionsschluß: 13. 4. 1983
Geplante Auslieferung: 16. 5. 1983

Verlagspostamt Berlin

Anzeigenverwaltung
VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen alle Anzeigenannahmestellen in der DDR, für Wirtschaftsanzeigen der VEB Verlag Technik, 1020 Berlin, Oranienburger Str. 13–14, PSF 201.

Bestellungen nehmen entgegen: in der DDR: sämtliche Postämter und der örtliche Buchhandel; im Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH., Berlin (West) 52, Eichborndamm 141–167, sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Berlin (West) 30, Kurfürstenstr. 111.
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, DDR-7010 Leipzig, Leninstraße 16, und den Verlag vermittelt.



Karl Marx über die Eisenbahn

Karl Marx hat in seinen Untersuchungen über die kapitalistische Gesellschaft, wie konnte es anders sein, auch den Bau und die Entwicklung der Eisenbahnen weltweit einbezogen.
Lassen wir Karl Marx selbst sprechen:

„Die Welt wäre noch ohne Eisenbahnen, hätte sie solange warten müssen, bis die Akkumulation einige Einzelkapitale dahin gebracht hätte, dem Bau einer Eisenbahn gewachsen zu sein. Die Zentralisation dagegen hat dies, vermittelst der Aktiengesellschaften, im Handumdrehen fertiggebracht." ⟨1⟩

König Dampf hat ausregiert

15 Jahre nach der Eröffnung der ersten deutschen Eisenbahnlinie Nürnberg—Fürth war bereits im Jahre 1850 in London auf einer Ausstellung eine elektrische Modell-Lokomotive zu sehen. Wilhelm Liebknecht schrieb 1896 in einem Beitrag „Karl Marx zum Gedächtnis" über sein Gespräch mit Karl Marx und Friedrich Engels, das er als „Examen" bezeichnete, folgendes:
„Im Ganzen verlief das Examen nicht ungünstig, und das Gespräch nahm allmählich eine weitere Ausdehnung. Bald waren wir auf dem Gebiet der Naturwissenschaften und Marx spottete der siegreichen Reaktion in Europa, welche sich einbilde, die Revolution erstickt zu haben, und die nicht ahne, daß die Naturwissenschaft eine neue Revolution vorbereite. Der König Dampf, der im vorigen Jahrhundert die Welt umgewälzt, habe ausregiert, an seine Stelle werde ein noch ungleich größerer Revolutionär treten; der elektrische Funke. Und nun erzählt mir Marx, ganz Feuer und Flamme, daß seit einigen Tagen in Regent Street das Modell einer elektrischen Maschine ausgestellt sei, die einen Eisenbahntrain ziehe. ‚Jetzt ist das Problem gelöst — die Folgen sind unabsehbar. Der ökonomischen Revolution muß mit Notwendigkeit die politische folgen, denn sie ist nur deren Ausdruck.' In der Art, wie Marx diesen Fortschritt der Wissenschaft und der Mechanik besprach, trat seine Weltanschauung, und namentlich das, was man später als die materialistische Geschichtsauffassung bezeichnet hat, so klar zu Tage, daß gewisse Zweifel, die ich bisher noch gehegt hatte, wegschmolzen wie der Schnee vor der Frühlingssonne". ⟨2⟩

... übersteigt bonapartistische Frechheit

„Und was hat nicht alles dieser wunderbare [Crédit] mobilier... mit seinem großartigen Kapital von etwa zwölf Millionen Dollar zuwege gebracht! Er hat mit sechzig Millionen Francs in den Händen auf die französischen Anleihen zuerst 250 Millionen und dann noch 375 Millionen gezeichnet; er hat einen Anteil an den Haupteisenbahnen Frankreichs erworben; er hat die Ausgabe der Anteile übernommen, die von der Gesellschaft der österreichischen Staatsbahnen aufgenommen wurde; er ist Teilhaber der Schweizer West- und Zentralbahn geworden..." ⟨3⟩


KARL-MARX-JAHR 1983

„Weiterhin will Louis-Napoleon eine schrittweise Verbesserung der Verkehrsmittel erreichen. Die Kaltblütigkeit, mit der dieser Vorschlag gemacht wird, übersteigt sogar bonapartistische Frechheit. Man betrachte nur die Entwicklung der französischen Eisenbahn seit 1850. Die jährlichen Ausgaben für diese ‚Verkehrsmittel' betrugen von 1845 bis 1847 ungefähr 175 000 000 Francs; von 1848 bis 1851 ungefähr 125 000 000 Francs; von 1852 bis 1854 fast 250 000 000 (das Doppelte der Ausgaben von 1848 bis 1851); von 1854 bis 1856 fast 550 000 000, von 1857 bis 1859 ungefähr 500 000 000. Als 1857 die generelle Krise über die Handelswelt hereinbrach, war die französische Regierung entsetzt über die ungeheuren Summen, welche noch für die im Bau befindlichen und für die bereits bewilligten Eisenbahnen erforderlich waren. Sie verbot den Eisenbahngesellschaften, jährlich mehrmals 212 500 000 Francs durch Ausgabe von Aktien, Obligationen etc. aufzubringen, untersagte die Gründung neuer Gesellschaften und setzte dem Ausmaß der jährlichen Arbeiten feste Grenzen. Und trotz alledem redet Louis Bonaparte so, als ob Eisenbahnen, Kanäle usw. jetzt erst erfunden werden müßten!" ⟨4⟩

Jahre der Eisenbahnmanie

„Im Jahre 1860 umspannten die Eisenschienen 22 000 englische Meilen, wobei Doppellinien und Seitenlinien eingerechnet sind. Im Durchschnitt wären also während der dreißig Jahre 733 Meilen jährlich beschient worden. Solche Durchschnittszahl drückt jedoch in diesem Industriezweig noch ungleich falscher als in allen übrigen den wirklichen Lebensprozeß aus. Einzelne Jahre der Eisenbahnmanie, wie 1844 und 1845, eroberten im Sturmschritt das Hauptterritorium. Die anderen Jahre füllen allmählich aus, verbinden die großen Linien, zweigen ab, erweitern verhältnismäßig langsam. In ihnen sinkt die Eisenbahnproduktion unter das Durchschnittsniveau. Dem Legen der Schienen gehen enorme Arbeiten voraus. Schon 1854 nach der Angabe von Robert Stephenson, liefen Eisenbahntunnels durch ungefähr 70 Meilen, es existierten 25 000 Eisenbahnbrücken und zahlreiche Viadukte, wovon einer in der Nähe Londons sich über 11 Meilen erstreckte. Die Erdwerke, 70 000 Kubikyard per Meile, würden einen Raum von 550 Millionen Kubikyard füllen. Aufgeworfen in der Form einer Pyramide, betrüge ihr Durchmesser eine halbe Meile (englische), ihre Höhe anderthalb Meilen — ein Erdberg, woneben die St. Paulskirche zum Liliputaner zusammenschrumpft. Seit der Zeit von Robert Stephensons Schätzung wuchs der Umfang der Eisenbahnen aber noch um ein Drittel." ⟨5⟩

„... Niemand baut Eisenbahnen, um frei von seinem Geldsack zu werden." ⟨6⟩

Quellenverzeichnis

⟨1⟩ Marx, K.: Das Kapital Erster Band. MEW Bd. 23 S. 656
⟨2⟩ Liebknecht, W.: Karl Marx zum Gedächtnis. Wörlein & Comp.
⟨3⟩ Marx, K.: Der französische Credit mobilier, MEW Bd. 12 S. 22
⟨4⟩ Marx, K.: Französische Angelegenheiten, MEW Bd. 15 S. 6
⟨5⟩ Marx, K.: Statistische Betrachtungen über das Eisenbahnwesen, MEW Bd. 15 S. 447—448
⟨6⟩ Marx, K.; Engels, F.: Die Deutsche Ideologie, MEW Bd. 3 S. 284—285.

Leser meinen ...

„Ihre neue Artikelreihe ‚Das gute Beispiel' wird sicher bei vielen Lesern Zuspruch finden. Sind es doch gerade die vielen Kleinigkeiten, die den Reiz einer Modellbahnanlage ausmachen." Dies schrieb uns Rainer Meyer aus Boizenburg, und ähnliches stand in anderen Briefen. Jedoch sind bei diesem Beitrag (Heft 3/83, Seite 22) die Texte zu den Abbildungen 1 und 5 vertauscht worden. Wir bitten, das zu beachten.
me

Leser schreiben ...

Der bekannte Ausstellungszug des DMV-Bezirksvorstandes Magdeburg ist wieder auf Fahrt. Und das bereits im zehnten Jahr.
Über 130 000 Besucher haben sich seit 1973 über unsere Verbandsarbeit, die Berufswerbung für die DR und die Aufgaben der Transportpolizei informiert. Anziehungspunkte sind immer wieder die 7,5 m × 1,4 m große vollautomatische Modelleisenbahnanlage in H0, die Vitrinen mit historischen Fahrzeugen der Modellbahn-Industrie und die funktionsfähigen historischen Telefon- und Morseanlagen des Eisenbahnbetriebes.
Der Zug kann auf folgenden Bahnhöfen besichtigt werden: im **Mai** Potsdam Stadt 20.—22.; im **Juni** Salzwedel 3.—5., (zur 750-Jahr-Feier der Stadt), Oebisfelde 10.—12. (zum „Tag des Eisenbahners"), Oschersleben 17.—19., Blankenburg (Harz) 24.—26.; im **Juli** Blankenburg (Harz) 1.—3. (zur 750-Jahr-Feier der Stadt mit Lokschau und Sonderfahrten). Rübeland (Harz) 8.—10. und 15.—17., Königshütte (Harz) 22.—24. und 29.—31.; im **August** Hüttenrode (Harz) 5.—7. (zum Volksfest „Grasedanz"), Klostermansfeld 12.—14., Wippra 19.—21. und 26.—28.; im **September** Wippra 2.—4., Giersleben 9.—11., Förderstedt 16.—18., Gerwisch 30. 9.—2. 10.; im **Oktober** Magdeburg Hbf 7.—9.
Öffnungszeiten freitags 15.00 bis 18.00 Uhr, sonnabends 9.00 bis 12.00 Uhr und 15.00 bis 18.00 Uhr, sonntags 9.00 bis 12.00 Uhr.
Heinz Sperling, Magdeburg

Leser antworten ...

Wo dampft es 1983 in der ČSSR? fragten wir unseren Leser Stanislav Hendrych. Hier die vorgesehenen Veranstaltungen für Eisenbahnfreunde:
21. und 22. Mai 1983
Jubiläumsfesttage in Olomouc, Lok- und Fotoausstellung, Sonderzüge mit Lok 422.025 (Schiebelok T 466.0) zwischen Olomouc und Čelechovice.
29. und 30. Mai 1983
Tag der offenen Tür im Straßenbahn-Betriebshof Praha-Vokovice (siehe auch Heft 3/83 unserer Zeitschrift, S. 7 bis 10).
18. Juni 1983
Jubiläumsfesttag in Tábor und Bechyně anläßlich des 80. Jubiläums der Inbetriebnahme der ersten elektrifizierten regelspurigen Eisenbahnstrecke in der früheren Österreichisch-Ungarischen Monarchie. Vorträge, Lok- und Fotoausstellungen, Sonderzüge mit EM 400.003 für die Öffentlichkeit, Regelbetrieb mit Loks der BR E 423.0 und E 436.0. Sonderfahrten mit der Dampflok 434.2186 auf der Strecke Kladno—Zákolany.
25. und 26. Juni 1983
Jubiläum der Drahtseilbahn Liberec—Ještěd. Vortrag über die Geschichte und Perspektive der Drahtseilbahnen in und um Liberec, Fotoausstellung, Broschürenverkauf.
10. und 11. September 1983
110 Jahre Strecke Lysá nad Labem—Praha, Lokausstellung in Lysá n. L., Fotoausstellungen, Broschürenverkauf, Dampfsonderfahrten mit den Loks 498.106 und 477.043 zwischen Praha und Lysá.
16. bis 18. September 1983
125 Jahre Bw Ústí nad Labem, Vorträge, Lok- und Fotoausstellungen, Broschürenverkauf.
25. September 1983
100 Jahre Lokalbahn Rokycany—Mirošov—Nezvěstice Sonderzüge mit den Loks 422.025 und 434.2186 auf der Strecke Rokycany—Mirošov.
29. September 1983
100 Jahre Waagtalbahn. Vorträge in Žilina, Sonderzug mit Lok 498.106 zwischen Trencin und Žilina.
15. und 16. Oktober 1983
Jubiläumstage in České Budějovice, Lok- und Fotoausstellung, Dampfsonderzüge mit Lok 310.093 auf der Strecke Budějovice—Boršov und mit Lok 556.0506 von Česke Budějovice nach Česeké Velenico.
2. bis 5. November 1983
20 Jahre Eisenbahnversuchsring der ČSD in Velim. Lok- und Fotoausstellung, Konferenz in Pardubice, am 3. November 1983 Sonderfahrt mit ES 499.1 Pardubice—Velim—Praha.

Leser fragen ...

Gesucht werden Heimanlagen für die Ausstellung der AG „Weinbergsweg" im Januar 1984. Meldungen bitte an: Günter Wermke, 1157 Berlin, Liepnitzstraße 27, Telefon 5 58 24 82.
G. W., Berlin

April, April ...
Viele Anfragen erreichten uns zu dem im Heft 4/83 veröffentlichten Foto von einem Kraftomnibus, und zahlreiche Leser haben es gemerkt: Die Trusebahn (TB) existiert nicht mehr. Bekanntlich wurde sie 1949 von der DR übernommen und 1969 stillgelegt. Der von Günter Meyer am 1. Juni 1982 aufgenommene Bus vor dem Bahnhof Blauenthal ist Eigentum des Transportbetriebes (TB) Wismut und dient dem Werkverkehr.
me

Die dritte Ausgabe

„Schmalspurbahnen in der DDR" — so lautet eine Serie von Briefmarken der Deutschen Post, die in den Jahren 1980 und 1981 erschienen und nunmehr am 17. Mai 1983 mit zwei Zusammendrucken fortgesetzt wird. Nach den Strecken Radebeul Ost—Radeburg, Bad Doberan—Ostseebad Kühlungsborn, Freital—Kurort Kipsdorf und Putbus—Göhren sind damit auch die Harzquerbahn und die Strecke Zittau—Kurort Oybin/Kurort Jonsdorf dargestellt. Diese Sonderbriefmarken belegen in den jährlich stattfindenden Umfragen nach den schönsten Briefmarken vordere Plätze.
W., Repros: W. Jagla, Berlin



Lok-einsätze

BR 244 im Rangierdienst
Zur Einsparung von volkswirtschaftlich hochwertigem Dieselkraftstoff werden seit einiger Zeit verschiedene Loks der BR 244 im Rangierdienst eingesetzt. Im Bf Erfurt Gbf waren Ende 1982 folgende Loks zum Abdrücken am Ablaufberg eingesetzt: 244 030, 244 114 und 244 146. Z. Z. ist aber nur die 244 114 in Betrieb. Die Lok 244 146 wird neben der 204 011 als Heizprüflok eingesetzt. Die 244 030 wurde abgestellt. Allein in Erfurt werden dadurch 600 t Dieselkraftstoff jährlich eingespart. Dem Bw Weißenfels steht für die selben Zwecke die 244 109 zur Verfügung.
Für den Rangierdienst waren an den Loks folgende Veränderungen erforderlich:
- Einbau einer 24 V-Funkanlage,
- Lüfterzwangsschaltung ab 1. Fahrstufe,
- Erhöhung der Batteriekapazität und
- Anbringen eines Warnstreifens an den Vorbauten.

Bo. (Mitte März 1983)

BR 103
Am 25. Januar 1983 wurden von den Loks 103 016 und 103 019 des Bw Neuruppin die Schilder abgenommen. Am 1. Februar 1983 wurde die Lok 103 019 dem Bw Wittenberge zur Verschrottung zugeführt. Die 103 016 wird wahrscheinlich in Neuruppin zerlegt. Die 103 022 bleibt zunächst noch erhalten.
Fr. (Mitte Februar 1983)

Anschlußbahn Cottbus
Die ehemalige und bis zuletzt als Anschlußbahn betriebene Reststrecke der früheren Spreewaldbahn in Cottbus ist im Februar 1983 auf Regelspur umgebaut worden. Die schmalspurigen Fahrzeuge, zu denen auch die Loks 199 905 und 199 907 (Typ V 10 C) gehören, wurden zur Harzquerbahn umgesetzt. Hier sollen die Fahrzeuge beim Wiederaufbau der Strecke Straßberg—Stiege genutzt werden.
Jo. (Ende März 1983)

Raw Görlitz
Im Bereich des Raw „DSF" Görlitz sind die regelspurigen Dampfloks 35 1074, 35 1078 und 52 9900 abgestellt. Sie dienen wechselweise Heizzwecken.
Bo. (Mitte März 1983)



Am 22. Januar 1983 wurde die 01 0533 mit zwei EDK 1000 in Pößneck ob Bf auf einen Tieflader umgesetzt. Die Lok erhielt der VEB Thüringer Schokoladenwerk „Berggold". Hier wird sie als Dampfspender genutzt. Der Lokstandort befindet sich unmittelbar an der Hauptstraße Pößneck—Ranis.

Foto: F. Kleine, Pößneck

Bw Saalfeld
Dieses Bw hat die ersten Triebfahrzeuge der BR 115 erhalten. Es handelt sich um die 115 314 (ex 110 314 Bw Erfurt) und 115 513 (ex 110 513 Bw Magdeburg). Eingebaut wurden modifizierte Motoren der Bauform IV mit einer Nennleistung von 1100 kW (1496 PS).
Bo. (Mitte März 1983)

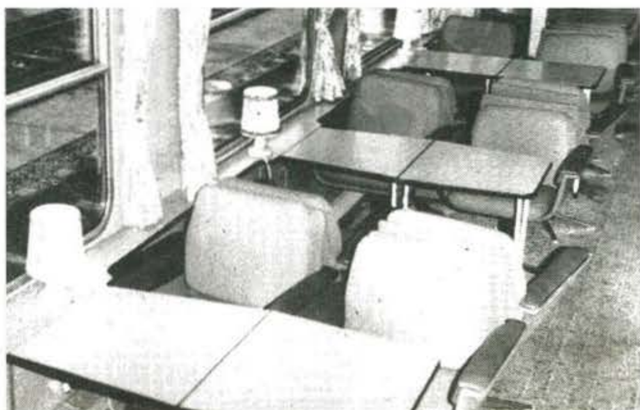
Baureihe 280
Die Prototypen für elektrische Triebzüge stehen nicht mehr im Einsatz. Sie sind entweder in ihrem Heimat-Bw Leipzig West (280 001, 280 002, 280 003, 280 006) oder am Unterwerk Großkorbetha (280 005, 280 004, 280 008 und 280 007) nicht betriebsfähig hinterstellt.
Ja. (Anfang März 1983)

74 1230
Bisher war diese Dampflokomotive im Bw Glauchau stationiert und wurde von dort aus für zahlreiche Sonderfahrten in verschiedene Rbd-Bezirke überführt. Kürzlich ist die Maschine in den Bestand des Bw Wustermark aufgenommen worden und steht weiterhin für Sonderfahrten bereit.
Schn. (Ende April 1983)

Clubwagen der DR

Viele Eisenbahnfreunde wissen davon, daß die Deutsche Reichsbahn im Bahnbetriebswagenwerk Berlin-Rummelsburg einen SRme einsatzbereit hält (Außenanstrich rehbraun mit breitem, in Fensterhöhe angebrachten beigefarbenem Streifen). Die Gattungszeichen geben Aufschluß: Es handelt sich um einen Gesellschaftswagen (SR) mit einer Länge über 24 m (m) und mit elektrischer Heizung (e). Die Wagenlänge, über Puffer gemessen, beträgt 24 500 mm, der Drehzapfenabstand 17 200 mm. Dieser Wagen ist ein Erzeugnis vom Typ B und trägt die Nummer 5150 89-40500-2. Mit mehreren Schlaf-, Speise- und Versorgungswagen wurde er im Jahre 1962 in den Waggonbaubetrieben Görlitz und Bautzen für einen Expreßzug hergestellt. Offiziell hieß es seinerzeit: „Damit die Touristen nicht nur auf die Schlaf- und Tageskabinen angewiesen sind, wurde ein besonderer Kultur- und Aufenthaltswagen geschaffen, der drei Salons besitzt, die geschmackvoll und mit bequemen Sesseln ausgestattet sind. Unterhaltungsspiele sowie zahlreiche Bücher stehen den Fahrgästen zur Verfügung." Dieser Touristenexpreß, von der Eisenbahner-Jugend finanziert, fuhr erstmalig mit 13 Wagen am 8. Februar 1963 mit 240 Jugendlichen in die ČSSR. Inzwischen ist dieses Fahrzeug der DR, meist als Clubwagen bezeichnet, auf Grund veralterter fahrzeugtechnischer Anlagen modernisiert worden. Er erhielt neue elektrische Baugruppen, u. a. Mehrspannungsheizung, Hochdruckölbrenner, Fremdeinspeisemöglichkeit direkt mit Ortsnetzspannung von 220 V. Auch die Inneneinrichtung wurde verbessert. Farblich aufeinander abgestimmtes Mobilar gehört dazu, ebenso wie Tischlampen und eine Kabine für das Ausstrahlen von Unterhaltungssendungen. Der Clubwagen ist variabel einsetzbar (wird weitgehend vom Reisebüro der DDR genutzt). Ob als Tanz- oder als Barwagen – immer eignet er sich, um Eisenbahnfahrten für die Reisenden unterhaltsamer zu machen.

Text u. Foto: Köhler



Der KT4D in verschiedenen Varianten

Auf den Straßen vieler Städte unserer Republik gehört der Kurzgelenktriebwagen KT4D in verschiedenen Farbvariationen zum Alltagsbild. Ob in Berlin, Potsdam, Gera, Erfurt, Brandenburg, Plauen oder Cottbus — überall bewältigen diese modernen Fahrzeuge hohe Beförderungsaufgaben.
Mehr über die noch nicht sehr alte Geschichte dieser Straßenbahnwagen aus der ČSSR erfahren Sie auf den folgenden Seiten dieses Heftes.

1 Nachdem die beiden KT4D-Prototypfahrzeuge Ende 1974 in Potsdam eintrafen, fanden die ersten Probefahrten statt. U. B. z. den Tw 002 am 13. August 1976 in der Potsdamer Holzmarktstraße.

2 Die Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) beschafften 1975 und 1976 insgesamt 8 KT4D-Fahrzeuge. Sie werden mit unterschiedlicher Farbgebung eingesetzt. Da die LVB bis dahin und auch danach Tatra-Straßenbahnen vom Typ T4D beschafften, werden die KT4D-Wagen in Leipzig Einzelgänger bleiben.
Wie die Wagen 1302 und 1308 ist auch der am 26. Juni 1977 aufgenommene KT4D-Triebwagen 1303 ein Nullserienfahrzeug.

3 Das auf dem Bild zu sehende Fahrzeug mit der Nr. 1302 wurde am 5. Mai 1976 aufgenommen.

4 Ebenfalls am 5. Mai 1976 entstand diese Aufnahme vom Wagen 1308 vor der Hauptwerkstatt Heiterblick in Leipzig.

Fotos: R. Schindler, Dresden

1



2



3



4



5



6



7

Ing. Rolf Schindler (DMV), Dresden

Der Straßenbahn-Kurzgelenktriebwagen KT4D

In den Jahren 1970 bis 1973 wurde von ČKD TATRA Prag unter maßgeblicher Beteiligung der Auftraggeber in der DDR ein neuer Straßenbahnwagentyp, der Kurzgelenktriebwagen KT4D, entwickelt. ČKD leitete mit diesem Typ den Bau einer neuen Generation von Straßenbahnwagen ein. Analog zum KT4D folgten die Typen T5A5 (Versuchswagen mit Beschleuniger), T5B6 [mit Thyristorsteuerung, Verkehrsbetriebe (VB) Most] und T5C5 (mit Schützensteuerung, VB Budapest).
Zwei KT4D-Prototypfahrzeuge wurden in der ČSSR bei den Verkehrsbetrieben in Prag und Liberec (Meterspur) einer längeren Prüfung unterzogen und Ende 1974 in die DDR nach Potsdam zur weiteren Erprobung überstellt. Parallel dazu sind zwei Fahrzeuge des gleichen Typs in Lwow (UdSSR) erprobt worden. Nach Auswertung der Erprobungsergebnisse konnten 1975/76 in weiteren vier Nahverkehrsbetrieben (Leipzig, Erfurt, Plauen, Berlin) 33 Nullserienfahrzeuge zum Einsatz gelangen. Ab 1977 begann die Auslieferung der Serienfahrzeuge. Ende 1982 waren bereits 487 KT4D-Triebwagen bei nunmehr 9 Verkehrsbetrieben vorhanden. Die Nahverkehrsbetriebe erhielten bisher über dreitausend TATRA-Wagen. Ende 1982 konnte das 3000. Fahrzeug – auch ein KT4D – an das Kombinat Berliner Verkehrsbetriebe ausgeliefert werden. Er erhielt die Wagennummer 219 283.
Die Beschaffung der KT4D-Fahrzeuge in den einzelnen Jahren und deren Verteilung auf die Nahverkehrsbetriebe ist aus Tabelle 1 ersichtlich.
Daraus ist zu entnehmen, daß der Einsatz des KT4D vorwiegend in solchen Betrieben vorgesehen ist, die bisher keine anderen TATRA-Wagen im Einsatz haben (eine Ausnahme bilden die VB Leipzig). Des weiteren sollen durch diesen Typ die Gothaer Einheitstrieb- und -beiwagen sowie später auch die Gelenkwagen vom Typ G4 und die T4/B4-Großraumwagen ersetzt werden.
Der KT4D-Triebwagen ist für den Solo- und Traktionsbetrieb ausgelegt. Ein Betrieb mit Beiwagen ist nicht vorgesehen.

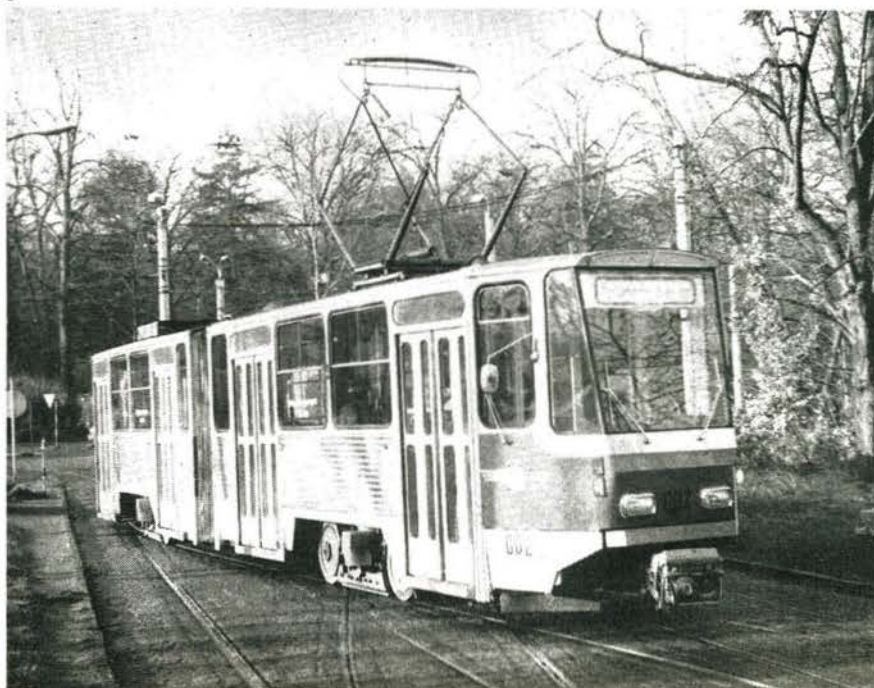
Der wagenbauliche Teil
Das Fahrzeug besteht aus zwei spiegelbildlich symmetrischen Teilen, die durch ein Gelenk verbunden sind (siehe Fahrzeugskizzen). Zur Abdichtung des Fahrgastraumes ist zwischen den beiden Fahrzeugteilen ein Faltenbalg eingebaut, der nach außen hin durch mehrere kleine U-förmige Wülste gebildet wird. Um ein eventuelles Berühren der Fahrgäste zu vermeiden, mußte der Balg zum Fahrgastraum hin zusätzlich mit starken glatten Gummiflächen versehen werden, die in der Grundstellung wie zwei große Wülste aussehen. Damit der Balg beim Durch-

Tabelle 1: Zuführung von KT4D-Triebwagen im Zeitraum 1974–1982

	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982
Berlin	—	2	1	80	34	43	70	—	61
Brandenburg	—	—	—	—	—	2	—	7	—
Cottbus	—	—	—	—	2	10	—	10	6
Erfurt	—	—	20	—	7	17	—	29	6
Gera	—	—	—	—	2	—	—	8	4
Gotha	—	—	—	—	—	—	—	4	2
Leipzig	—	6	2	—	—	—	—	—	—
Potsdam	2[1]	—	—	2	3	10	—	20	4
Plauen	—	—	2	—	—	—	—	9	—

[1] Prototypfahrzeuge

8



5 291 Straßenbahnfahrzeuge vom Typ KT4D sind bis Ende 1982 nach Berlin geliefert worden. Das Foto zeigt einen Straßenbahnzug mit Wagen der ersten Lieferserie Anfang November 1982 im Haltestellenbereich Wisbyer Straße/Prenzlauer Allee
Foto: H.-J. Hütter, Berlin

6 Die im vergangenen Jahr ausgelieferten KT4D-Wagen (219 231 bis 219 291) wurden bis auf wenige Ausnahmen mit Einholmstromabnehmern ausgerüstet. Eine Umrüstung aller Fahrzeuge mit diesen Stromabnehmern ist jedoch nicht vorgesehen.
Die Aufnahme entstand im Bereich der Wilhelm-Pieck-Straße Anfang November 1982.
Foto: H.-J. Hütter, Berlin

7 Die Potsdamer Verkehrsbetriebe verfügen inzwischen – mit den weiterhin eingesetzten Protofahrzeugen 001 und 002 – über 41 KT4D-Wagen.
Am 7. Oktober 1982 wurde das Straßenbahnnetz der Stadt Potsdam durch Eröffnung der 5,5 km langen Strecke in den neu erbauten Stadtteil Stern erweitert. Auf dieser Trasse verkehren drei Linien, die ausschließlich mit KT4D-Bahnen bedient werden.
Foto: H.-J. Horn, Potsdam

8 KT4D-Erprobungsfahrzeug am 3. Februar 1975 während einer Testfahrt in Potsdam, Heinrich-Mann-Allee.
Foto: Verfasser

fahren von Krümmungen in der mittleren Stellung stehen bleibt, kam eine verdeckt angeordnete Ausgleichsvorrichtung zur Anwendung.
Der Wagenkasten ist als Ganzstahlkonstruktion ausgeführt. Die Bodengruppe wird durch U-Profil-Langträger und durch Kastenprofile gebildet, auf die sich das Kastengerippe aus Preßprofilen aufbaut.
Die Außenbeblechung bestand zunächst bei den Prototypfahrzeugen aus gesickten und aufgenieteten Blechen. Von dieser Ausführung wurde bereits bei den Nullserienfahrzeugen abgegangen. Die Serienfahrzeuge besitzen glatte, eingeschweißte Außenbleche.
Der Gelenkmechanismus als eine konstruktive Neuheit, durch ein tschechoslowakisches Patent geschützt, ermöglicht das gegenseitige Verdrehen der beiden Wagenkastenhälften bei der Bogenein- und Bogendurchfahrt um eine senkrechte Achse in Abhängigkeit vom Drehgestelleinschlag sowie das Ausrichten des Wagens bei der Fahrt in das gerade Gleis. Dieser Vorgang wird durch vier Zugstangen ermöglicht, die an den Drehgestelleckpunkten und an dem in der Gelenkmitte gelagerten Waagebalken befestigt sind (siehe Prinzipskizze).
Die Drehgestelle sind denen der T4D/T3D-Wagen im wesentlichen analog. Es mußten jedoch jeweils zusätzliche Halterungen zur Aufnahme der Zugstangen angeordnet werden. Die Drehgestelle für 1000 mm-Spurweite haben einen Außenrahmen und die der Spurweiten 1435 bis 1458 mm Innenlagerung. Die Kraftübertragung von den Fahrmotoren zu den Achsgetrieben erfolgt über Gelenkwellen. Die Radsätze sind mit Gummi abgefedert und die Räder auf die Achse aufgepreßt. Jedes Drehgestell besitzt entsprechend den Forderungen der BO Strab drei voneinander unabhängige Bremsen und zwar

– als Betriebsbremse die elektrodynamische Bremse,

– als Feststellbremse zwei elektromechanische Federspeicherbremsen und

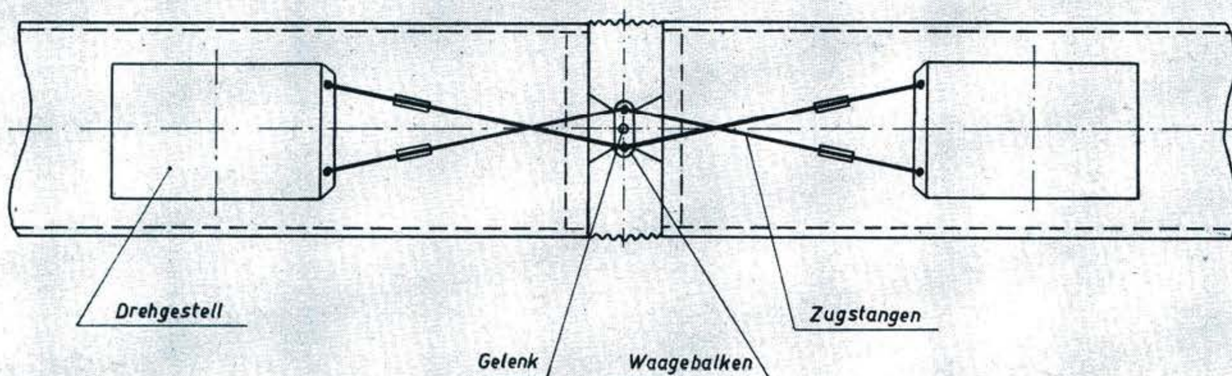
– als Zusatzbremse (für den Gefahrenfall) zwei elektromagnetische Schienenbremsen.

Das Äußere des Wagens wird neben seiner eckigen Stirn- und Heckpartie durch die großen Seitenfenster sowie durch die vier vierflügligen Türen gekennzeichnet.
Da es sich beim KT4D um ein Einrichtungsfahrzeug handelt, ist der Wagen nur mit einem Triebwagenführerraum ausgerüstet. Der Zugang erfolgt durch eine Flügeltür (bei den Prototypen durch Schiebetür) vom Fahrgastraum aus. Der verstellbare Sitz ermöglicht bei einer körpergerechten Sitzposition eine gute Verkehrsübersicht und Handhabung der Bedienelemente sowie Beobachtung der Kontrolleinrichtungen. Das ist nicht zuletzt eines der Ergebnisse des Erprobungseinsatzes.
Die gewählte Innenausstattung gewährleistet eine leichte Wartung und Pflege. Die Sitze bestehen aus Stahlrohrgestühl, auf das Polyester-Sitzschalen montiert sind. Je nachdem welche Variante von dem Einsatzbetrieb gewünscht wird, können sie zweireihig als Einzelsitze bzw. als Einzel- und Doppelsitze gruppiert werden. Besonders auffällig wirken die großen Seitenfenster vom Wageninneren aus, die auch stehenden Fahrgästen eine sehr gute Sicht ermöglichen. Von den Fahrgästen werden weiterhin die Ausführungsart und Anordnung der Haltestangen (weniger waagerechte, dafür aber auch senkrechte) begrüßt, die stehenden Fahrgästen aller Körpergrößen die Möglichkeit zum sicheren Festhalten bieten. Bei den Türen 1 bis 3 wurden die großen Haarnadelgriffstangen mittig plaziert. Auf dem hinteren Perron ist sie der Mitnahme von Kinderwagen und Rollstühlen angepaßt.
Die Innenbeleuchtung erfolgt durch Leuchtstoffröhrenbänder. Zur Stromversorgung der Leuchtstoffröhren wurde ein Thyristorwechselrichter installiert. Die Außenbeleuchtung entspricht der Forderung für Straßenbahnfahrzeuge. Die beleuchtbare Fahrtziel- und Liniennummernanzeige ist entsprechend der Stirnwandbreite etwas klein ausgefallen. Sie wird jedoch durch die seitliche und Heckbeschilderung ergänzt.

Tabelle 2:
Technische Daten des Types KT4D

Wagenkastenlänge	18110 mm
Wagenkastenbreite	2180 mm
Drehzapfenabstand	8900 mm
Drehgestellachsabstand	1900 mm
Raddurchmesser (neu)	700 mm
Spurweite	1000–1458 mm
Kl. bef. Kurvenhalbm.	16 m
Leermasse	21,1 t
Nennspannung	600 V +20 % −33 %
Leistung der Fahrmotoren	4 × 40 kW
Sitzplätze[1]	26–44
Stehplätze[1]	112–168

[1] entsprechend der Sitzanordnung

9


9 Prinzipskizze vom KT4D-Gelenkmechanismus. Zeichnung: Verfasser

10 Skizze eines KT4D aus der Serienproduktion. Zeichnung: Sammlung Verfasser

11 KT4D-Erprobungsfahrzeug am 3. Februar 1975 während einer Testfahrt vor der Endstelle Bahnhof Rehbrücke. Foto: Verfasser

Neben der akustisch-optischen Warnanlage für den schaffnerlosen Verkehr, den Notbremstastern und dem Rangiersignaltaster ist als weitere Sicherheitseinrichtung unterhalb des Triebwagenführerraumes ein einstellbarer Abweiser angeordnet.

Der elektrische Teil

In dem KT4D kam wiederum die von den bisherigen TATRA-Wagen bekannte indirekte elektromechanische PCC-Steuerung mit Beschleuniger zur Anwendung. Die Ansteuerung des Beschleunigerantriebmotors, auch Pilotmotor genannt, erfolgt gleichermaßen über Fußfahrschalter mit getrennter Fahr- und Bremswalze, wozu jeweils ein Pedal benötigt wird. Da der Beschleuniger, der ebenfalls 99 abgefederte Kontakte besitzt, im Gegensatz zu dem nur mit einer Andruckrolle ausgestatteten T4D, mußte ein Pilotmotor mit wesentlich höherer Drehzahl eingebaut werden. Aus diesem Grund wird der Pilotmotor über einen Transistorschalter eingeschaltet. Gegenwärtig laufen Versuche, diese mechanischen Schaltelemente durch elektronische zu ersetzen.

Durch den hohen Platzbedarf des Gelenkmechanismus unter dem Wagenboden ergaben sich Schwierigkeiten beim Unterbringen der elektrischen Ausrüstung. Deshalb war es erforderlich, die Schaltausrüstung seitlich in Schützenkästen einzubauen. Beschleuniger und Motorgenerator wurden unterhalb des hinteren Perrons (beim T4D unter dem mittleren Einstieg) angeordnet.

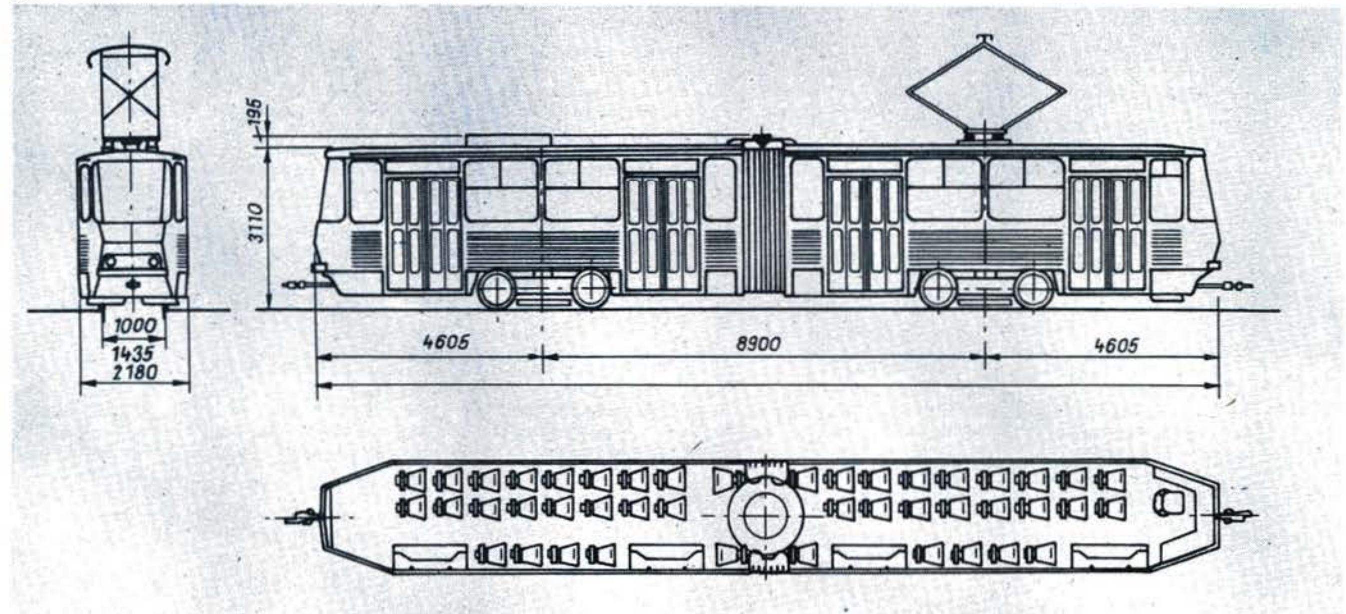
Der Motorgenerator hat zwei Funktionen zu erfüllen: Zunächst dient er zur Reduzierung der Fahrleitungsspannung (600 V =) auf die der Steuer- und übrigen Kleinspannungsstromkreise (24 V =). Des weiteren fungiert er als Lüfter zur Kühlung der Beschleunigerwiderstände und der Fahrmotoren des hinteren Drehgestells. Eine weitere Besonderheit des KT4D besteht darin, daß die Motoren des vorderen Drehgestells durch einen separaten Motorventilator, der sich unter dem ersten Einstieg befindet, gekühlt werden.

Je Drehgestell kommen zwei Gleichstrom-Reihenschlußmotoren als Fahrmotoren zum Einsatz, die ständig miteinander in Reihe geschaltet sind. Sie bilden also eine Motorgruppe. Die Motorgruppen der beiden Drehgestelle sind jedoch stets parallel geschaltet und werden gemeinsam gesteuert. Die verwendeten Motoren vom Typ TE 022 H besitzen im Gegensatz zu den TE 022-Motoren des T4D eine niedrigere Drehzahlcharakteristik. Die Dauerleistung beträgt je Motor 40 kW.

Die Fahrgastraumheizung wurde infolge der andersartigen Sitzgestelle entlang der Fahrzeuglängsseiten plaziert. Die Heizung bzw. Belüftung des Triebwagenführerraumes mußte den Bedingungen seiner speziellen Ausführung angepaßt werden und verhindert gleichzeitig die Eisbildung an den Kabinenscheiben.

Die sonstige elektrische Ausrüstung ist in Anlehnung an den T4D konzipiert worden.

10



11



Quellenverzeichnis:

⟨1⟩ Drbohlav, Zdenek: Vierachsige Straßenbahnwagen für die Verkehrsbetriebe der DDR; Der Stadtverkehr [Bielefeld], 15 (1970), 7, S. 211–214

⟨2⟩ Bauer, Gerhard; Junghans, Manfred: Der Straßenbahn-Kurzgelenktriebwagen KT4D Kraftverkehr [Berlin], 19 (1976) Teil I: Heft 11, S. 369–374 Teil II: Heft 12, S. 417–419

⟨3⟩ KT4D-Beschreibung und Instandhaltung des mechanischen und des elektrischen Teils ČKD TATRA, Prag, 1977

⟨4⟩ Sattler, Gunnar: Der Tatra-Kurzgelenk-Straßenbahntriebwagen KT4D und sein Einsatz in Leipzig; Modelleisenbahner [Berlin], 27 (1978) 4, S. 105–106

⟨5⟩ Ješek, Jan; Řežabek, Luboš: Entwicklung neuer Straßenbahnfahrzeuge bei ČKD Praha; Die Eisenbahntechnik [Berlin], 26 (1978) 5, S. 205–211

⟨6⟩ Schindler, Rolf: Über den Einsatz von Tatra-Straßenbahnwagen in der DDR; Verkehrsgeschichtliche Blätter [Berlin], 5 (1981) 5, S. 126–128

Gottfried Köhler, Berlin



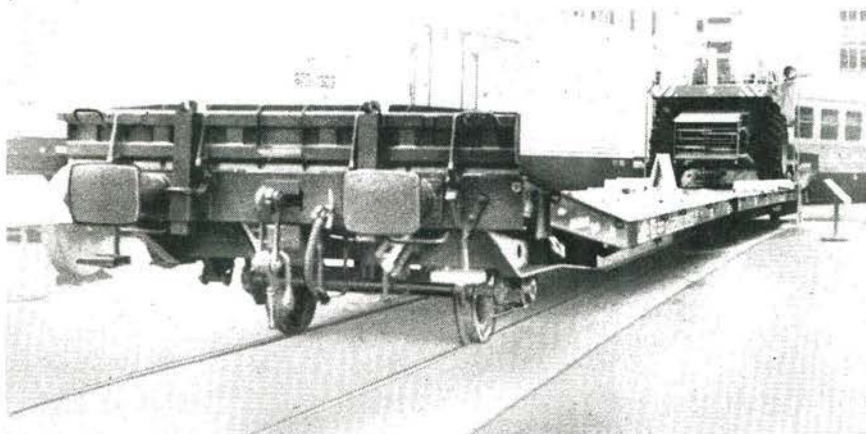
Schienenfahrzeuge '83

Auch auf der diesjährigen Leipziger Frühjahrsmesse war aus dem Schienenfahrzeug-Ausstellungsprogramm die Vielseitigkeit der Eisenbahn-Transportaufgaben erkennbar. Es dominierten insbesondere die Spezialgüterwagen. Eine Neuentwicklung und zugleich Spitzenerzeugnis war neben der Flachwageneinheit aus dem VEB Waggonbau Niesky für TRANSWAGGON auch der Großraum-Schiebewandwagen von der WAGGON-UNION.

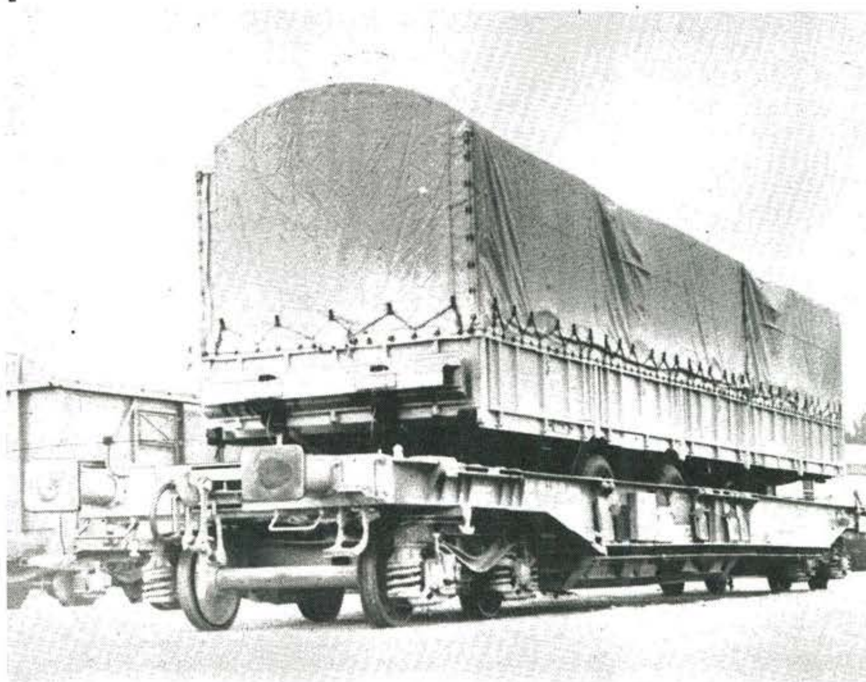
Hatte das KLEW Hennigsdorf im vergangenen Jahr mit den beiden elektrischen Lokomotiven BR 250 und BR 212/243 besonderes Interesse geweckt, waren es in diesem Jahr drei Erzeugnisse: Die elektrische Industrielokomotive EL 21 für den Kohlen- und Erztagebau in der UdSSR (Stundenleistung 2100 kW, Dienstmasse 160 t, einsetzbar auf Strecken mit Steigungen bis zu 40 ‰), ein Elektrotriebzug MXA (Bild 3) für den Budapester Vorortverkehr (inzwischen fahren schon 90 Züge auf diesen Strecken) und ein Drehgestell der Bergbaulokomotive EL 10, zu der auch zwei Kippwagen mit Fahrmotoren gehören.

Als leistungsstarker und exportintensiver Bereich der DDR-Volkswirtschaft stellte sich der VEB Kombinat Schienenfahrzeugbau den Messebesuchern. Hauptabnehmer sind nach wie vor die Sowjetischen Eisenbahnen. Das trifft u. a. auf die Gesamtproduktion des VEB Waggonbau Ammendorf mit den Weitstreckenfahrzeugen zu. Im vergangenen Jahr verließ bereits der 20 000. Wagen den Betrieb. Zwei Wagen mit Verbesserungen hinsichtlich Brandsicherheit, Zuverlässigkeit und Lebensdauer, wurden aus der laufenden Serie in Leipzig gezeigt. Neu waren u. a. die Einstieg- und Stirnwandtüren in Sandwichbauweise und die teilweise Ausstattung mit GUP-Fußboden. Die Höchstgeschwindigkeit der Fahrzeuge aus Ammendorf beträgt generell 160 km/h.

1



2



3



Aus dem VEB Waggonbau Dessau wurde unlängst das 30000. Kühlfahrzeug den Sowjetischen Eisenbahnen übergeben. In Leipzig waren aus dem vielseitigen Programm zwei Fahrzeuge vom 5-Wagen-Kühlzug zu sehen (Bild 6). Jeder Kühlwagen hat einen Laderaum von 100 m³ und zwei voneinander unabhängig arbeitende Kälteanlagen.

Auf die Flachwageneinheit aus Niesky (Bild 1) wurde schon aufmerksam gemacht. Bleibt zu ergänzen, daß die Wagen dieser Gattung Laadks eine Ladefläche von nur 800 mm über Schienenoberkante haben, wodurch Mähdrescher oder Sattelschlepper ohne Lademaßüberschreitung transportiert werden können (kurzgekuppelte 2×2achsige Einheit, Ladelänge 25760 mm, V_{max} 100 km/h).

Der von WAGGON-UNION Berlin (West) ausgestellte Güterwagen mit zweiteiligen Schiebewänden (Bild 4) ist vielseitig einsetzbar und erlaubt auch schnelles Be- und Entladen mit Gabelstaplern (LüP 23240 mm, Ladevolumen 180 m³, Eigenmasse 28 t, V_{max} 100 km/h).

Die Bilder 6 und 7 zeigen Exponate der Firmen ARBEL und NORFER aus Frankreich. Der vierachsige Behälterwagen hat eine PVC-Innenverkleidung. Über 200 Fahrzeuge wurden davon für die DR vertraglich gebunden (LüP 17800 mm, Behältervolumen 90 m³, Eigenmasse 27,3 t, V_{max} 100 km/h). Der vierachsige Taschenwagen von NORFER benötigt bei der Beladung von Sattelaufliegern ein besonderes Hebezeug.

Weitere Schienenfahrzeuge in Leipzig waren u. a. die 295 kW-Rangier-Diesellokomotive, ausgestellt von V/O Energomashexport (UdSSR) und der neuentwickelte Kurzgelenk-Straßenbahnwagen mit Thyristorsteuerung. Aussteller Pragoinvest (ČSSR).

1 Flachwageneinheit mit tiefgezogener Ladefläche, Hersteller VEB Waggonbau Niesky.

2 Drehgestell-Taschenwagen (Sss) zum Transport von Sattelaufliegern oder Containern, Hersteller NORFER Frankreich.

3 Dreiteiliger Elektrotriebzug MXA für die Budapester Verkehrsbetriebe, Hersteller, KLEW Hennigsdorf.

4 Großraum-Güterwagen (Habis) mit zweiteiligen Schiebewänden, Hersteller WAGGON-UNION Berlin (West).

5 Behälterwagen (Uacs-x) zum Transport von Granulaten oder feinkörnigen chemischen Produkten, Hersteller ARBEL Frankreich.

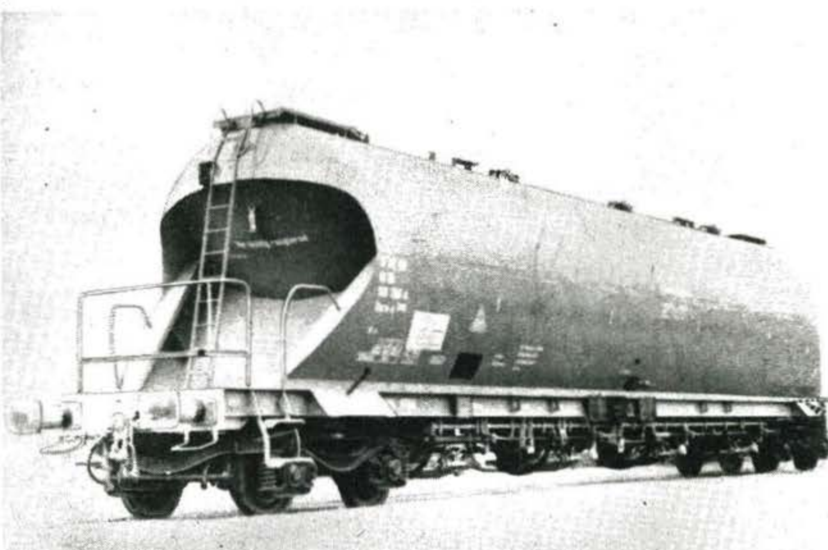
6 Dieselaggregatewagen mit Mannschaftsabteil und Kühlwagen vom 5-Wagen-Kühlzug für die Sowjetischen Staatsbahnen, Hersteller VEB Waggonbau Dessau.

Fotos: Verfasser

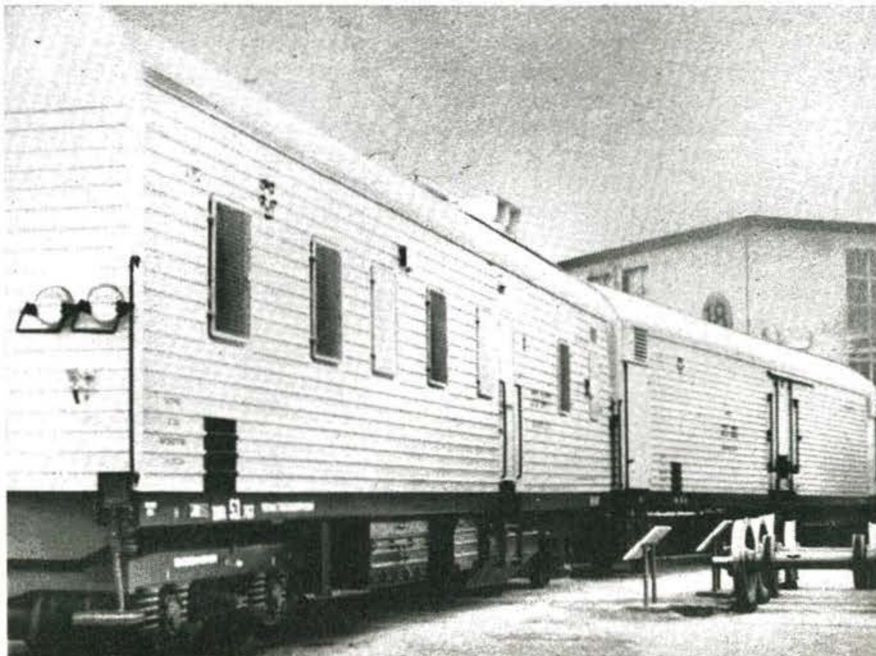
4



5



6



Mit der Schmalspurbahn auf dem Himalaja

Die indische Darjeeling Himalaya Railway verkehrt zwischen Siliguri in der nordbengalischen Ebene und Darjeeling im Himalaya. Seit Inbetriebnahme der Bergbahn im Jahre 1881 läuft der Betrieb unfallfrei. Die 610-mm-spurige Bahn bewältigt auf der mehr als 80 km langen Strecke einen Höhenunterschied von etwa 2200 m! Im Einsatz befinden sich 2 zweiachsige Satteltank-Lokomotiven (LüP rund 3 Meter, Dienstmasse 14 t, 1899 in Glasgow gebaut) mit dem Namen „Königin der Berge" und 8 blaue Wagen.
Wir werden auf diese Bahn zurückkommen!
CS., Foto: Sammlung G. Paul, Hoyerswerda



175. Geburtstag von Andreas Schubert

Das vogtländische Wernersgrün ist nicht nur durch das über die Grenzen unseres Landes gefragte Bier bekannt geworden. In diesem Ort wurde auch der berühmte Eisenbahn-Pionier Andreas Schubert am 19. März 1808 geboren. Er hatte das große Glück, bei Pflegeeltern groß zu werden, die eine gediegene Schulausbildung finanzieren konnten. Bereits in jungen Jahren war Schubert ein genialer Bauingenieur. Mit 24 Jahren zum Professor an der damaligen Technischen Universität Dresden berufen, konstruierte er die erste regelspurige Dampflokomotive „Saxonia". Weltberühmt wurde auch die unter seiner Leitung zwischen 1846 und 1851 entstandene Göltzschtalbrücke, der die Elstertalbrücke folgte. Weder nach ersten erfolgreichen Fahrten der „Saxonia" noch nach dem Bau der genannten Brücken würdigte man die einmaligen Leistungen dieses Mannes. Als er am 8. Oktober 1870 starb, wurde Schubert trotzdem von zahlreichen Schülern und breiten Kreisen der Bevölkerung tief betrauert.
me

Einzige Straßenbahn in Großbritannien

Nur 16 km mißt die einzige Straßenbahnlinie Englands. Sie führt am Strand von Blackpool entlang. Die Straßenbahn der Stadt an der Irischen See hat sich für die Einwohner und die jährlich mehr als 8 Millionen Besucher als ein Beförderungsmittel erwiesen, das billig, umweltfreundlich und schnell ist.
In den Abendstunden verkehren auf der beleuchteten Strandpromenade festlich strahlende Straßenbahnzüge. Im Depot werden speziell für diese Fahrten die „Blackpool Belle", ein mit Parkbänken ausgerüsteter Plattenwagen und die aus einer elektrischen Bahn entstandene „Weltraumrakete" bereitgehalten.
CS.

Vor 90 Jahren MEZ

Am 1. April 1983 waren genau 90 Jahre vergangen, seitdem die für Mittel- und Westeuropa verbindliche Mitteleuropäische Zeit (MEZ) eingeführt worden ist. Bis dahin erschwerten im damaligen Deutschen Reich 10 verschiedene Ortszeiten die Herausgabe von einheitlichen Fahrplänen. So war die Eisenbahn in erster Linie dafür maßgebend, daß es zur Einführung der MEZ kam.
Re.

Dreiteiliger Straßenbahn-Gelenkzug auf dem Reißbrett

Konstrukteure sind im Tatra-Werk Praha-Smichow gegenwärtig damit beschäftigt, einen dreiteiligen Straßenbahn-Gelenkzug zu entwickeln. Diese Fahrzeuge sollen für eine Höchstgeschwindigkeit von mindestens 65 km/h ausgelegt werden.
CS.

Um eine Attraktion reicher...

... ist das Bahnland Ungarn geworden. Im Heft 10/1977 unserer Zeitschrift berichteten wir über die ungarische Pferdeeisenbahn in Konya. Eine weitere derartige Bahn ist inzwischen hinzugekommen. An der von der GySEV betriebenen schmalspurigen Museumseisenbahn von Fertöboz nach Nagycenk in Westungarn ist für Touristen zusätzlich eine weitere Strecke für Pferdebahnbetrieb eingerichtet worden. Offene Wagen wurden von der stillgelegten Kapuvarer Schmalspurbahn übernommen und entsprechend umgebaut. Die Bahn erfreut sich großer Beliebtheit. Das Foto entstand während der Probefahrt am 5. Juli 1981 auf dieser Bahn.
Text und Foto: R. Preuß, Berlin



Bernd Kuhlmann (DMV), Berlin
und Willi Schmidt, Seebad Ahlbeck

Über den Eisenbahnbau auf der Insel Usedom

Die Insel Usedom wurde verhältnismäßig spät an das Eisenbahnnetz angeschlossen. Seit 1. November 1863 bestand zwar schon die Stichbahn Züssow—Wolgast Hafen von der am 16. März 1863 eröffneten Bahnlinie Berlin—Pasewalk—Stralsund, aber der Peenestrom war noch nicht überbrückt. Personen und Güter mußten mit einer Fähre zur Insel überführt werden.
Mit dem verstärkten Ausbau von Hotels und Pensionen an der Ostseeküste von Swinemünde (heute Świnoujście) durch Berliner Großaktionäre wurde ein Bahnbau zur Insel Usedom immer dringender, damit die eingerichteten Hotels den gewünschten Gewinn abwerfen konnten. Inzwischen herrschte auch in anderen Gemeinden Badebetrieb, wie in Zinnowitz seit 1851 und in Ahlbeck seit 1852. Um verkehrsgünstige Anschlüsse dieser Orte zu schaffen, entstanden zwischen 1858 und 1887 die Chausseen Zecherin—Swinemünde, Swinemünde—Heringsdorf und Heringsdorf—Zinnowitz—Wolgaster Fähre. Doch eine Fahrt mit schlecht gefederten Droschken auf holprigen Landstraßen war keinesfalls ein Vergnügen.

Hauptbahn nach Swinemünde

Der Bau einer direkten Eisenbahnlinie von Berlin zur Insel Usedom wurde nicht nur von den Vergnügungssüchtigen für notwendig erachtet, sondern auch vom Generalstab des preußischen Heeres zum Ausbau des Hafens in Swinemünde gefordert. 1874 erhielt die Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft die Genehmigung zum Bau einer Strecke, die in Ducherow von der Strecke Berlin—Pasewalk—Stralsund abzweigen, bei Karnin den rund 360 m breiten Peenestrom überbrücken und über Usedom nach Swinemünde bzw. Heringsdorf führen sollte. Mit dem Brückenbau wurde noch im gleichen Jahr begonnen, und am 15. Mai 1876 konnte die 37,7 km lange eingleisige Hauptbahn bis Swinemünde eröffnet werden. Von dort mußten die Reisenden, die zu anderen Seebädern gelangen wollten, Pferdedroschken benutzen. Als am 1. Juli 1894 die Strecke eingleisig bis Heringsdorf (damalige Bezeichnung) verlängert wurde (7,7 km), nahm der Droschkenbetrieb dort seinen Anfang.
Bis zur Jahrhundertwende entstanden in Swinemünde außerdem die kurzen Verbindungen zum Seedienstbahnhof (Hafen), die mitten durch das Stadtgebiet und am Hafenkai entlang führten, sowie zum Bahnhof Westfähre bzw. Landungsstelle, von dem aus der Trajektverkehr zum auf der Insel Wollin gelegenen Bahnhof Ostswine Landungsstelle (heute Świnoujście Port) erfolgte.
Obwohl die Eisenbahnstrecke Ducherow—Heringsdorf vornehmlich dem sommerlichen Ausflugsverkehr diente, hatte sie ab 1906 auch für den Güterverkehr Bedeutung. Damals waren die Bahnhöfe Usedom, Dargen, Swinemünde (später als Hauptbahnhof bezeichnet), Ahlbeck Bad (damalige Bezeichnung) und Heringsdorf für den internationalen Güterverkehr zugelassen. Für die Ein- und Ausfuhr von Gütern über die Seegrenze war in Swinemünde ein Zollamt vorhanden. Da in Ahlbeck Bad und Heringsdorf damals sogenannte Bestättereien vorhanden waren – es handelte sich dabei um von der Bahn bestellte Fuhrunternehmer, die den Ab- und Antransport der Güter zwischen Bahnhof und Kunden übernahmen (gewöhnlich auch als Rollfuhrunternehmen bezeichnet) – kann geschlußfolgert werden, daß neben dem Versand von landwirtschaftlichen Gütern und Fischen sowie den Kohlentransporten der Stückgutverkehr eine bedeutende Rolle spielte. Für den öffentlichen Personen- und Gepäckverkehr waren um 1906 sämtliche Bahnhöfe, Haltestellen und Haltepunkte an der Strecke zugelassen, mit Ausnahme der damaligen Haltestelle Swinemünde Bad und des erst später gebauten Haltepunktes Golm. Die eingleisige Strecke wurde im Winter stets als Nebenbahn betrieben. Auf die örtliche Sicherung der Wegübergänge konnte dann weitgehend verzichtet werden. Deshalb war während dieser Zeit nur eine Streckengeschwindigkeit von 50 bis 60 km/h, statt 100 km/h, zugelassen.

1


2


1 Umbau der alten Drehbrücke über den Peenestrom bei Karnin, geöffnet für die Schiffsdurchfahrt. Im Vordergrund das neue Maschinenhaus für die Bedienung des Hubwerkes. Während die alte Drehbrücke (links) noch in Betrieb ist, entstehen bereits zwei der vier Türme für das Hubgerüst.
Repro: B. Kuhlmann, Berlin

2 Blick auf den Bahnhof Karnin mit der neuen Hubbrücke im Hintergrund.
Foto: Sammlung G. Riemer, Prenzlau

Zweigleisiger Ausbau war dringend erforderlich

In der Zwischenzeit hatte der Verkehr auf dieser Strecke so zugenommen, daß sie 1908 zweigleisig ausgebaut werden mußte. Die Zunahme des Zugverkehrs darf jedoch nicht mit heutigen Maßstäben verglichen werden. Früher war es üblich, daß grundsätzlich auf Nebenbahnen, aber teilweise auch auf Hauptbahnen, nachts Dienstruhe war und an Sonn- und Feiertagen ein eingeschränkter Güterverkehr mit speziellen Fahrplänen bestand, so auch auf dieser Strecke. Dennoch war die gesamte Strecke, aber auch die Brücke über den

Peenestrom bei Karnin, für ein zweites Gleis seinerzeit vorbereitet worden. Für die Überbrückung des Peenestromes mit dem zweiten Gleis wurden fünf feste Überbauten und eine weitere Drehbrücke eingebaut, ohne daß der Zugverkehr beeinträchtigt wurde.

Insel Usedom erhielt eine Nebenbahn

Der zweigleisige Ausbau kam ferner aufgrund der beabsichtigten Weiterführung der Strecke nach Wolgaster Fähre zustande. Die 35 km lange eingleisige Nebenbahn nach Wolgaster Fähre wurde schließlich am 1. Juni 1911 eröffnet. Der Bahnhof Heringsdorf mußte in diesem Zusammenhang grundlegend um- und ausgebaut werden. Eine direkte Weiterführung der Strecke nach Bansin scheiterte am Einspruch der inzwischen mächtig gewordenen „Aktiengesellschaft Seebad Heringsdorf". Diese Aktiengesellschaft besaß das Gelände um den Bahnhof Heringsdorf. Der beabsichtigte Durchstich durch den Wald nach Bansin hätte den Verlust der Tennisplätze zur Folge gehabt. Eine Untertunnelung erschien wiederum der Eisenbahnverwaltung zu kostspielig, so daß man sich entschied, die Strecke um den Wald herumzuführen. Damit entstand die heute noch vorhandene Spitzkehre bei Heringsdorf.

Die Nebenbahn erschloß mit ihrem Ost-West-Verlauf auf der Insel die so bekannten Badeorte wie Bansin Seebad, Ueckeritz, Koserow, Zinnowitz und Trassenheide. Eine Eisenbahnverbindung zwischen Wolgaster Fähre und Wolgast Hafen wurde damals nicht für erforderlich gehalten, da über die Drehbrücke bei Karnin eine günstige Verbindung zum Festland und den anschließenden Hauptstrecken bestand.

Bäderverkehr stieg weiter an

Nachdem die Folgen des ersten Weltkrieges, der nachfolgenden Inflation und der Weltwirtschaftskrise am Ende der 20er Jahre überwunden waren, stieg auch der traditionelle Bäderverkehr zur Insel Usedom weiter an. Das veranlaßte die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, ab Sommerfahrplan 1932 in den nach und von der Insel Usedom verkehrenden Eilzügen Mitropa-Wirtschaftsabteile einzurichten, und zwar in den Zügen:

- E 31/32 Dresden—Carlshagen-Trassenheide (damalige Bezeichnung, heute Trassenheide) und zurück,
- E 33/34 Berlin—Heringsdorf—Carlshagen-Trassenheide und zurück,
- E 179/178 Dresden—Stettin (heute Szczecin)—Heringsdorf und zurück.

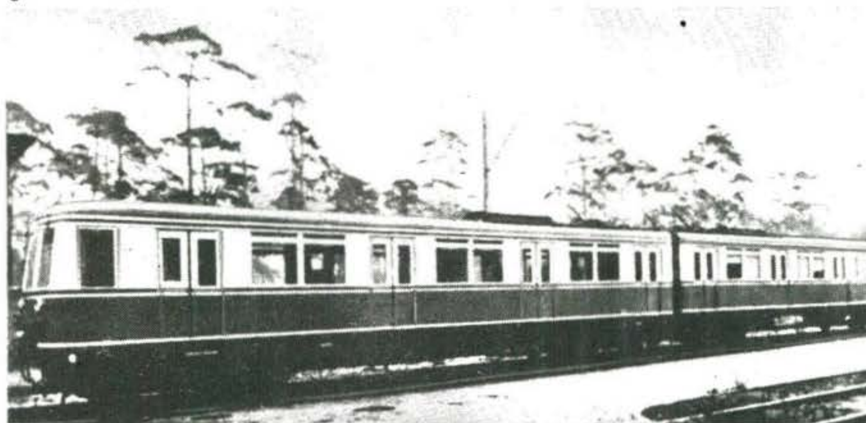
Diese drei Eilzugpaare waren neben fünf anderen Eilzugpaaren die ersten, die mit Mitropa-Wirtschaftsabteilen verkehrten.

Zwischen 1932 und 1934 wurde die alte Drehbrücke über den Peenestrom bei Karnin umgebaut, und an deren Stelle entstand eine Hubbrücke, die zu den modernsten Europas zählte. Das dabei eingeführte „Fahrstuhlprinzip" wurde zur gleichen Zeit beim Bau des Schiffshebewerkes bei Niederfinow (erbaut 1927 bis 1934) angewendet. Nach dem Umbau konnte die Brücke mit 100 km/h befahren werden, statt mit 45 km/h bzw. 15 km/h auf der alten Drehbrücke.

Kriegsvorbereitungen führten zum Streckenausbau

Die Vorbereitungen für den zweiten Weltkrieg durch die Faschisten verwandelten die Bäderinsel in eine riesige Kaserne. Ausgedehnte Truppenübungsplätze entstanden. Auf den Feldern um Garz befand sich ein Fliegerhorst der Luftwaffe, zu dem ein Anschlußgleis errichtet werden mußte. In der Mellenthiner Heide wurde ein unterirdisches Munitionsdepot für Marine-Artillerie-Verbände angelegt. Als

3



4



3 Zur faschistischen Heeresversuchsanstalt Peenemünde bestand ein umfangreicher Berufsverkehr. U. B. z. einen Trieb- und Steuerwagen der dortigen Werkbahn in Ursprungsausführung.
Foto: Sammlung B. Kuhlmann, Berlin (aus: Bley, Peter: Die Berliner S-Bahn, alba-Buchverlag, Dortmund 1980)

4 Heutiger Zustand des Empfangsgebäudes des ehemaligen Bahnhofs Swinemünde Hbf (heute Świnoujście) mit der Überdachung für den Hausbahnsteig. Das ehemalige Bahngelände wird heute als Bauhof genutzt. Im Bild nicht mehr sichtbar, steht rechts noch das ehemalige Fahrdienstleiter-Stellwerk Süf.
Foto: B. Kuhlmann, Berlin

5 Bis Mai 1974 waren auf der Insel Usedom Dampflokomotiven der BR 86 eingesetzt, die nur hier mit Witte-Windleitblechen ausgestattet waren. Unser Bild zeigt in Seebad Heringsdorf abgestellte Triebfahrzeuge, nachdem die Strecke „verdieselt" wurde.
Foto: W. Schmidt, Seebad Ahlbeck

6 Ein Foto aus unseren Tagen, aufgenommen auf dem Bahnhof Seebad Heringsdorf. Ein aus zwei- und dreiachsigen Rekowagen gebildeter Personenzug, der von einer Diesellokomotive der BR 110 befördert wird, bringt Hunderte Feriengäste nach erholsamem Urlaub auf der Insel Usedom in Richtung Heimat.
Foto: W. Schmidt, Seebad Ahlbeck

unmittelbare Folge entstand nördlich des Bahnhofs Dargen eine regelspurige Anschlußbahn mit eigener Betriebsführung und ein ausgedehntes meterspuriges Feldbahnnetz in den unterirdischen Anlagen, das sich bis zum Hafen in Dargen erstreckte. 1936 quartierten sich in Zinnowitz, Zempin, Koserow und Ueckeritz Ingenieure, Techniker und Soldaten ein, die in Peenemünde unter der Leitung von Walter Dornberger und Wernher von Braun in der Heeresversuchsanstalt der Wehrmacht an der Entwicklung und am Bau der berüchtigten V-Waffen arbeiteten. Dafür wurde zunächst eine 12,2 km lange Werkbahn angelegt, die in Zinnowitz an die Strecke Seebad Heringsdorf—Wolgaster Fähre anschloß. Im Laufe der Zeit dehnte sich das Werkbahnnetz bis auf 70 km aus, da das Kraftwerk, die Prüfstände, die Startrampen, der Flugplatz und der Hafen angeschlossen werden mußten. Neben einem umfangreichen Transport von Baustoffen und Rüstungsmaterial bewältigte die Bahn einen starken Berufsverkehr. 1941 wurde diese Werkbahn mit 1100 Volt Gleichstrom und Fahrleitung elektrifiziert. Neben elektrischen Lokomotiven für den Güterverkehr wurden zweiteilige elektrische Triebzüge eingesetzt (ET + ES). Ihr grundsätzlicher Aufbau und auch die elektrische Ausrüstung entsprachen dem der Berliner S-Bahn-Fahrzeuge (damalige BR 167). Jedoch waren sie mit Dachstromabnehmern ausgerüstet. Im Berufsverkehr betrug der Zugabstand zeitweise nur 10 Minuten, kennzeichnend für den riesigen Rüstungsaufwand. Im Gespräch war damals auch, die anschließende Strecke bis Seebad Heringsdorf oder gar bis Swinemünde zu elektrifizieren. Ernsthafte Pläne wurden dafür jedoch nicht ausgearbeitet, so daß das Vorhaben von vornherein eine Utopie war.

5



6



Etwa 1939/40 wurde begonnen, eine direkte Güterzugstrecke zwischen Swinemünde Hbf und Seebad Ahlbeck anzulegen, die den bisherigen Bahnhof Swinemünde Bad nicht mehr berühren und die Strecke verkürzen sollte. Obwohl die Trasse auf 200 bis 300 m Länge vorbereitet und Gleise verlegt worden waren, ist das Bauvorhaben 1941 eingestellt worden, weil es als „nicht kriegswichtig" galt.

Der inzwischen ausgebrochene zweite Weltkrieg forderte seinen Tribut. Der Schnell- und Eilzugverkehr nach Heringsdorf und darüber hinaus wurde eingestellt, der übrige Reiseverkehr eingeschränkt. Die nächtliche Dienstruhe wurde aufgehoben, um kriegswichtige Transporte, insbesondere nach Swinemünde und Peenemünde, abwickeln zu können. Ab 1942 wurde die Strecke Swinemünde Hbf—Seebad Heringsdorf nur noch eingleisig betrieben. Die Schienen des abgebauten zweiten Gleises benötigte man für den Streckenaufbau im „Osten". Auf dem Streckengleis Karnin—Ducherow wurden durch Luftangriffe und Kriegshandlungen zerstörte Güterwagen abgestellt. Zwischen beiden Bahnhöfen mußte dadurch eingleisig gefahren werden. Der Seedienstbahnhof in Swinemünde diente besonders in den letzten Kriegsjahren zur Übergabe von Verwundeten von den Lazarettschiffen in die Lazarettzüge.

Doch der Vormarsch der Sowjetarmee konnte nicht aufgehalten werden. Bereits vor Kriegsausbruch waren in alle drei Brücken zur Insel Usedom Sprengkammern eingebaut worden. Am 28. April 1945 wurden die Pfeiler der festen Überbauten der Peenebrücke bei Karnin gesprengt, um den Eisenbahnverkehr zu unterbrechen. Sofern während der Kampfhandlungen überhaupt noch Züge verkehren konnten, fuhren sie zwischen Wolgaster Fähre und Usedom, während zwischen Usedom und Karnin eine Art Pendelverkehr bestanden haben soll.

Entwicklung nach dem zweiten Weltkrieg

Nach der Kapitulation des faschistischen Deutschlands und der Festlegung der neuen Westgrenze Polens durch die Potsdamer Konferenz am 1. August 1945, nämlich westlich von Świnoujście, soll der Reisezugverkehr ohne Halt über das neue polnische Territorium geführt und erst im Sommer 1946 unterbrochen worden sein. Etwa bis Anfang 1948 wurden von Seebad Heringsdorf aus über Świnoujście zum Flugplatz in Garz, der zeitweise von der Sowjetarmee genutzt wurde, Kesselwagen mit Flugzeugbenzin zugeführt. Für die Verbindung mit dem Festland hatte bereits 1945 die Sowjetarmee zwischen Wolgast Hafen und Wolgaster Fähre mit dem Fährschiff „Stralsund" einen Trajektverkehr eingerichtet, das zuvor für den Trajektverkehr zur Heeresversuchsanstalt Peenemünde eingesetzt war.

Von Ende 1947 bis Herbst 1948 ist die Strecke zwischen Seebad Ahlbeck und Karnin abgebaut worden. Die Arbeitszüge sind von Seebad Heringsdorf bis

zum Abbauort und zurück gefahren. Bis zu diesemZeitpunkt arbeiteten im ehemaligen Swinemünder Hbf polnische Fahrdienstleiter. Auf polnischem Territorium blieben die Bahnanlagen erhalten. Ebenfalls mußte die Strecke zwischen Ducherow und Peenebrücke abgebaut werden.
Auf der Strecke Zinnowitz—Peenemünde erfolge 1946 die Demontage der Anlagen für die elektrische Zugförderung, da sie unter die Reparationsleistungen fielen. 1949 übernahm dann die Deutsche Reichsbahn die ehemalige Werkbahn nach Peenemünde. Zum gleichen Zeitpunkt ging auch der Fährbetrieb zwischen Wolgast Hafen und Wolgaster Fähre in die Regie der Deutschen Reichsbahn über.
Heute ist die Insel Usedom zum größten Urlaubsgebiet des Bezirkes Rostock geworden. (Anlage) Trotz Zunahme des individuellen Autoverkehrs ist besonders in den Sommermonaten die Eisenbahn auf der Insel stark beansprucht. Bereits seit 1972 verkehren auf der Insel Usedom zwei- und dreiachsige Rekowagen. Mit Beginn des Sommerfahrplanes im Mai 1974 wurden die Dampflokomotiven der BR 86 durch Diesellokomotiven ersetzt, während die früher eingesetzten Dampflokomotiven der BR 56^{2-8} bereits 1967 von der Insel abgezogen wurden. Inzwischen sind auch alle Diesellokomotiven der BR 106 verschwunden, so daß heute alle Züge von Diesellokomotiven der BR 110 befördert werden. Nach der Zentralen Oberbauerneuerung werden nun Geschwindigkeiten bis zu 60 km/h gefahren, so daß sich die Reisezeiten zum Vorteil der Urlauber verkürzten.

Quellenangaben:

⟨1⟩ Hartwig, Dr. phil. Erich: Chronik von Heringsdorf; Druck C. E. Klinkicht & Sohn, Meißen (Elbe), Mai 1932.
⟨2⟩ Wille, Heinz Hermann: Tourist-Wanderatlas Insel Usedom; VEB Tourist-Verlag, Berlin/Leipzig 1980.
⟨3⟩ Mühlenfels, Dr. jur. W.: Kochs Eisenbahn-Stationsverzeichnis der dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen angehörigen sowie der übrigen im Betrieb oder Bau befindlichen Eisenbahnen Europas; Verlag von Barthol & Co., Berlin 1906.
⟨4⟩ Spranger, Friedrich: „Old-Timer" auf der Insel Usedom; Der Modelleisenbahner [Berlin], 23 (1974), Heft 3, Seite 83.
⟨5⟩ Spranger, Friedrich: Die Eisenbahnen der Insel Usedom; Der Modelleisenbahner [Berlin], 25 (1976), Heft 5, Seite 136–139.
⟨6⟩ –: Auch in Eilzügen Erfrischungsmöglichkeiten; Die Reichsbahn [Berlin], 8 (1932), Heft 29, Seite 658
⟨7⟩ –: Die Peenebrücke bei Karnin (Strecke Ducherow—Swinemünde) in ihrer künftigen Gestalt; Die Reichsbahn [Berlin], 8 (1932), Heft 50, Seite 1060–1063)
⟨8⟩ Neve, Lutz: Nachtrag zu „Die Eisenbahnen der Insel Usedom"; Der Modelleisenbahner [Berlin], 29 (1980), Heft 6, Seite 167–168
⟨9⟩ Niederschrift der sowjetischen Delegation von den Verhandlungen der Potsdamer Konferenz vom 17. Juli bis 2. August 1945; enthalten in –: Das Potsdamer Abkommen – Dokumentensammlung; Staatsverlag der DDR, Berlin 1979, Seite 205/206

Badebetrieb einst und jetzt

Bereits seit 1821 war in Swinemünde u. a. die kaiserliche Familie mit ihrem Gefolge oft zu Gast. Nachdem 1824 offiziell der Badebetrieb eröffnet worden war, entstanden 1827 östlich von Neukrug (seit 1878 gemeinsam mit Neuhof als Heringsdorf bezeichnet) die ersten Logierhäuser und eine Badeanstalt. Nun witterten viele Unternehmer ein neues Geschäft. Der Berliner Bankier Geheimrat Dr. Hugo Delbrück gründete die „Aktiengesellschaft Seebad Heringsdorf". Zahlreiche Villen, Pensionen und Hotels schossen wie Pilze aus der Erde. Unumgänglich wurde nun ein gut auszubauendes Verkehrswesen...
Heute gehört die Insel Usedom zu den begehrtesten Urlauberzentren in unserer Republik. Waren es 1950 75 000 Werktätige, die sich hier erholten, stieg die Zahl 1977 auf 614 000. Hinzu kommen jährlich 3,6 Millionen Touristen und Naherholer und 16 000 Kurgäste.

Über das Fährschiff „Stralsund"

Im folgenden wird in Stichpunkten die Geschichte des Fährschiffes „Stralsund" (siehe auch 2. Umschlagseite dieses Heftes) dargestellt. Der inzwischen über 90 Jahre alte Trajekt ist zugleich mit Abstand das älteste Fährschiff der Deutschen Reichsbahn. Es wird auch in den nächsten Jahren für den Transport von Eisenbahnfahrzeugen zwischen Wolgast Hafen und Wolgaster Fähre noch nicht entbehrlich sein. Und sollte dieses Schiff doch einmal durch ein neues ersetzt werden, steht schon jetzt fest, daß dieses Dampfschiff nicht verschrottet wird. Wie alle Fährschiffe der DR gehört es zum Fährschiffamt Saßnitz.
Auf eine bemerkenswerte historische Begebenheit soll in diesem Zusammenhang noch hingewiesen werden: Kurz vor der Befreiung durch die Rote Armee wollten Faschisten das Schiff noch sinnlos zerstören. Unter Einsatz ihres Lebens verhinderten dies die Fahrschiffeisenbahner Kapitän Kleiner und Obermaschinist Schmidt, in dem sie die bereits auf dem Schiff versteckten Sprengladungen beseitigten.

Hersteller:
Schichau-Werft in Elbing 1890 mit der Fabrik-Nr. 440,
Reeder:
Preußische Staatsbahnen (1890–Ende 1896)
Preußisch-Hessische Staatseisenbahnen (Ende 1896–1901),
Königlich-Preußisches Eisenbahnmaschinenamt Stralsund (1890–31. März 1920),
Deutsche Reichseisenbahnen (1. April 1920 bis 11. Februar 1924),
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, RBD Stettin (1. Oktober 1924–1938),
Deutsche Reichsbahn (1938–1945),
Registrierhäfen: Stralsund (1890–1945), Wolgast (ab 1949).
Einsatzbereiche:
1890–1901 Fährdienst Stralsund—Altefähr
ab 1901 aufgrund nicht ausreichender Größe Einsatz zwischen Swinemünde und Ostswine
1940–1945 Transporte für die Heeresversuchsstelle Peenemünde
1945 Einsatz zwischen Wolgaster Fähre und Wolgast für die Sowjetische Militäradministration (SMAD)
Seit 1950 dient das Fährschiff „Stralsund" zur Trajektierung von Eisenbahnfahrzeugen zur Aufrechterhaltung des öffentlichen Reise- und Güterverkehrs auf der Insel Usedom.

Hartmut Küster (DMV), Leipzig

Anregungen vom Vorbild: Bahnhof Wolgast Hafen

Bahnanlagen mit charakteristischen Hafeneinrichtungen wie Kais, Krane, Speicher usw. dürfen auf einer entsprechenden Modellbahn-Anlage nicht fehlen. Derartige Motive gestatten vor allem, umfangreiche Rangiervorgänge nachzugestalten. Voraussetzung dafür sind natürlich Kenntnisse über Hafenanlagen und der verschiedenen Schiffstypen. So kann bei einem Fischdampfer nicht an der Ölpier Kohle gelöscht werden. Eine gut durchdachte Grundkonzeption garantiert viel Atmosphäre und Dynamik. Besonders gut eignet sich zur Nachgestaltung der Bahnhof Wolgast Hafen, der natürlich nur in den wesentlichen Zügen, sozusagen als Grundidee für entsprechende Anlagenvarianten, genutzt wird.

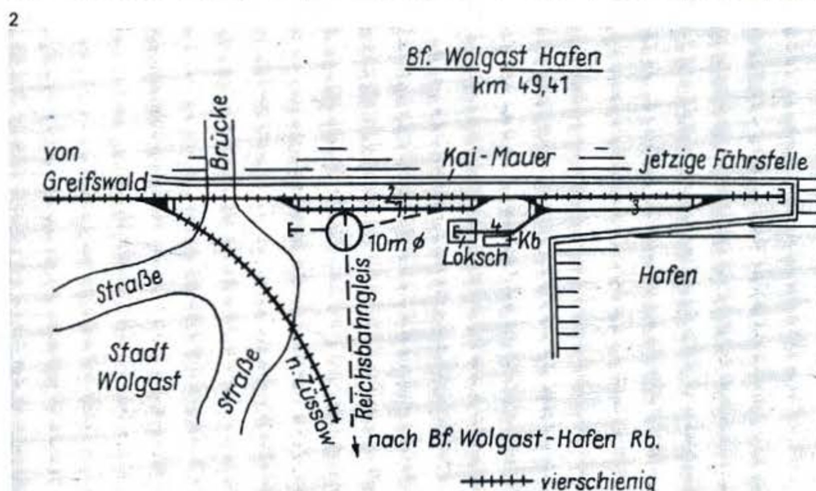
Das Vorbild

Der Bahnhof Wolgast Hafen ist Endpunkt der Strecke aus Richtung Züssow. In unmittelbarer Nähe trennt der Peenestrom das Festland von der Insel

1



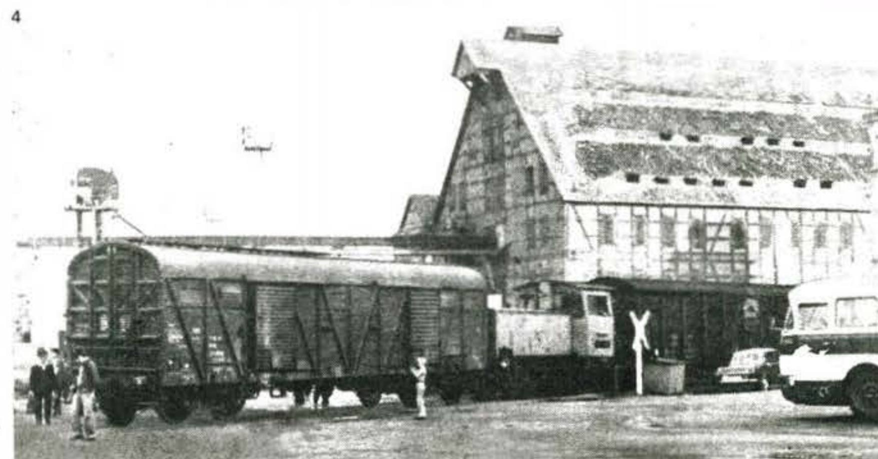
2



3



4



1 Blick auf die Ladegleise des Bahnhofes Wolgast Hafen. Bis 1945 befanden sich hier die Gleisanlagen der ehemaligen 750-mm-spurigen Kleinbahn Greifswald-Wolgast (KGW).

2 Gleisplan vom KGW-Bahnhof Wolgast. Dieser Endpunkt existierte von 1899 bis 1945. Ein Teil der Anlagen war vierschienig ausgelegt. Die KGW-Strecke Kröslin—Wolgast war bis 1945 ebenfalls zweispurig, und die Schmalspurloks beförderten regelspurige Güterwagen bis Kröslin in gemischten Zügen mit Schmalspurwagen. Die regelspurige Gleisanlage nach Kröslin wurde bis 1965 als Nebenbahn weiter betrieben. Mehr darüber ist dem im transpress-Verlag erschienen Schmalspurbahn-Archiv auf den Seiten 133 bis 138 zu entnehmen.

3 Früherer Endpunkt der KGW und heutige Fährstelle in Wolgast Hafen.

4 Noch heute wird ein Teil der Strecke nach Kröslin als Anschlußgleis zum Wolgaster Industriebetrieb betrieben. Hier herrscht reger Rangierbetrieb. Während der Ga-Wagen für einen Anschließer bestimmt ist, wird der Expreßgutwagen zur Fährstelle geschoben, um von dort mit dem Fährschiff auf die Insel Usedom zu gelangen.

Fotos: 1, 3 und 4: W.-D. Machel, Potsdam (9. August 1978)
Skizze 2: W.-D. Machel, Potsdam
Skizzen 5 bis 7: J. Kruspe, Leipzig

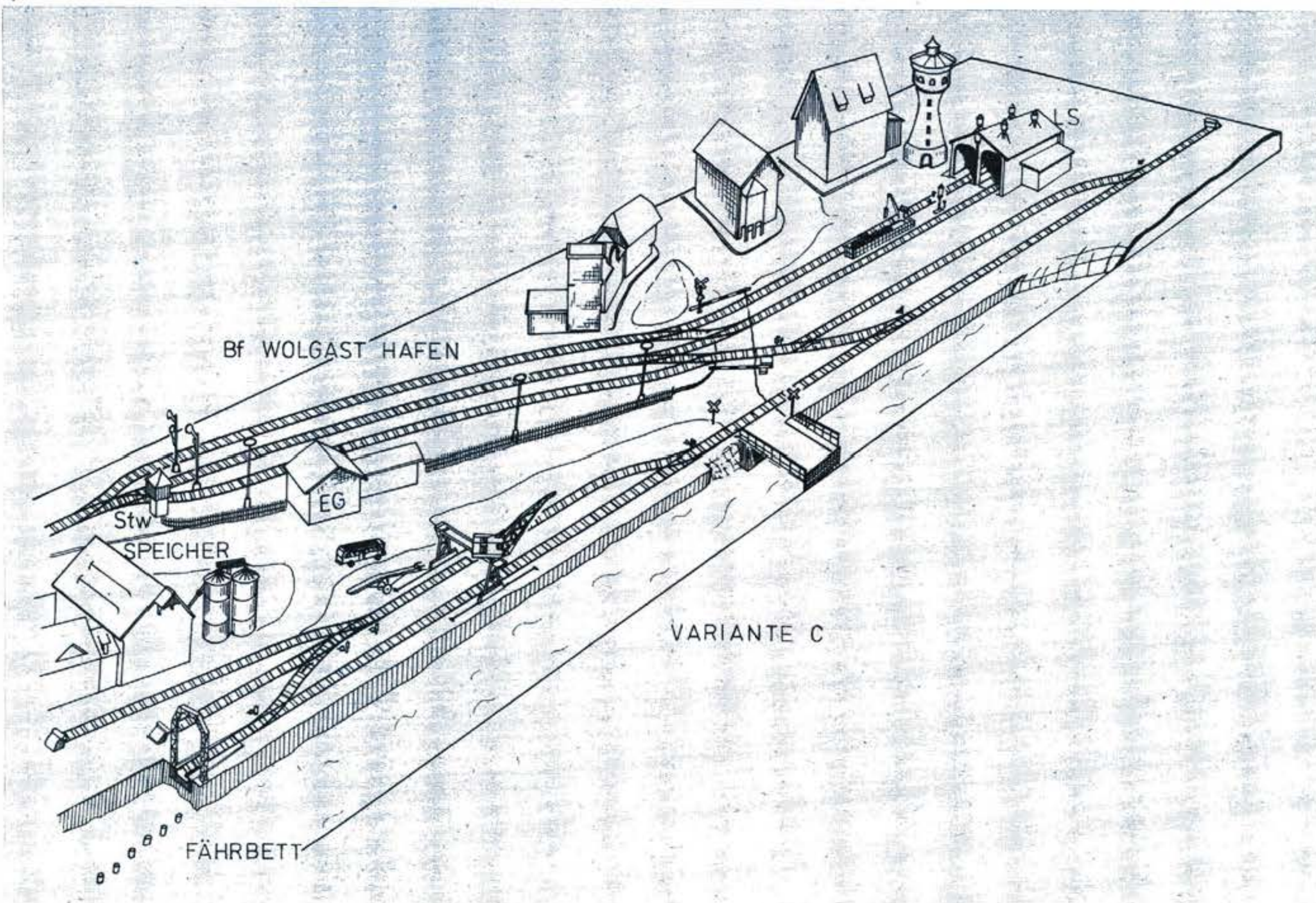
5

Stw
Bf WOLGAST HAFEN
EG
SPEICHER
TANKSTELLE
VARIANTE A
Eisenbahnfähre
WOLGAST

6

Bf WOLGAST HAFEN
EG
Stw
SPEICHER
VARIANTE B
FÄHRBECKEN

7



Usedom. Neben dem Reiseverkehr werden hier der Hafenumschlag, die Bedienung von Anschlußgleisen zu einem Industriegebiet und der Fährschiffbetrieb zur Insel Usedom abgewickelt. Der Trajektverkehr ist die einzige Verbindung zur Bäderbahn der Insel Usedom. Fahrgäste mit Reiseziel Usedom verlassen in Wolgast Hafen den Zug, passieren zu Fuß die Klappbrücke über die Peene und benutzen ab Bahnhof Wolgaster Fähre die Personenzüge in Richtung Zinnowitz. Während der Sommermonate enden im Bahnhof Wolgast Hafen auch einige Schnellzüge, die Urlauber zur Insel Usedom befördern. Diese Züge werden meist von den Diesellokomotiven der Baureihen 118 und 132 befördert. Der Personen- und Güterverkehr wird von der 110 bewältigt, wobei die Personenzüge aus Rekowagen bestehen. Im Bahnhof Wolgast Hafen werden im Rangierdienst die dafür bei der DR gebräuchlichen Dieselloktypen eingesetzt. Zu jener Zeit, als es auch in Wolgast noch dampfte, sah man u. a. die Baureihen 38^{10-40}, 52, 58, 78, 89 und 91. Auf der Insel Usedom verkehrten die Loks der Baureihe 56^{2-8}, die später von der 86er abgelöst wurden.

Modellvorschläge:

Variante A:

Die Variante A – dem Vorbild nachempfunden – berücksichtigt, daß die Personenabfertigungsanlagen des Bahnhofs Wolgast Hafen fast quer zum Hafenbecken liegen. Auch beim Vorbild ist die Abfertigung jeweils nur eines Personen- oder Schnellzuges möglich. Die Gleisanlagen für den Hafenumschlag sind großzügig angelegt, ermöglichen aber interessante und abwechslungsreiche Rangierfahrten. Allerdings benötigt diese Variante das, was die meisten Modelleisenbahner leider nicht zur Verfügung haben: viel Platz.

Variante B:

Hier ist der Personenabfertigungsteil mehr längs der Hafenanlage angeordnet worden. Die Variante zeigt, daß für die Anordnung der Gleisanlagen im Hafenbereich verschiedene Möglichkeiten bestehen. Die Gleispläne sollten allerdings so beschaffen sein, daß freizügige Rangierfahrten zu den Hafenumschlagbereichen möglich sind.

Variante C:

Bei dieser Variante wurde der Personenabfertigungsbereich ausgebaut. So läßt sich der Fährbetrieb noch interessanter gestalten. Eine Lokeinsatzstelle rundet das Bild ab. Es wäre durchaus angebracht, den Personenbahnhof durch einen zweiten Bahnsteig zu ergänzen. Wer möchte, kann in der Lokeinsatzstelle eine Drehscheibe installieren. Dadurch wäre es möglich, Schlepptenderlokomotiven zu drehen.

Es ist sicherlich klar erkennbar, daß es viele Möglichkeiten der Erweiterung und Verbesserung gibt. Wer ein solches Anlagenmotiv wählt, sollte sich allerdings darüber im klaren sein, daß die richtige atmosphärische Wirkung erst bei gekonnter Detailgestaltung aller zu einem Hafenbetrieb gehörenden Einzelheiten entsteht. Verschiedene Modellbahnanlagen, auf denen Hafenmotive nachgestaltet wurden, haben erfahrungsgemäß einen Mangel: Das Objekt ist nicht richtig zum Gesamtmotiv eingeordnet worden. In einzelnen Fällen ist sogar im tiefen Mittelgebirge eine derartige Anlage zu finden! Das ist vorbildwidrig.

In jedem Fall muß also eine Hafenanlage sorgfältig in die Grundkonzeption eingeordnet werden. Anregungen zu diesem Thema enthält auch der von Günther Feuereißen verfaßte und im Heft 6/82 unserer Zeitschrift veröffentlichte Beitrag „Binnenhafen Anklam".

Günther Feuereißen (DMV), Plauen

Baureihe 86, Variante Usedom

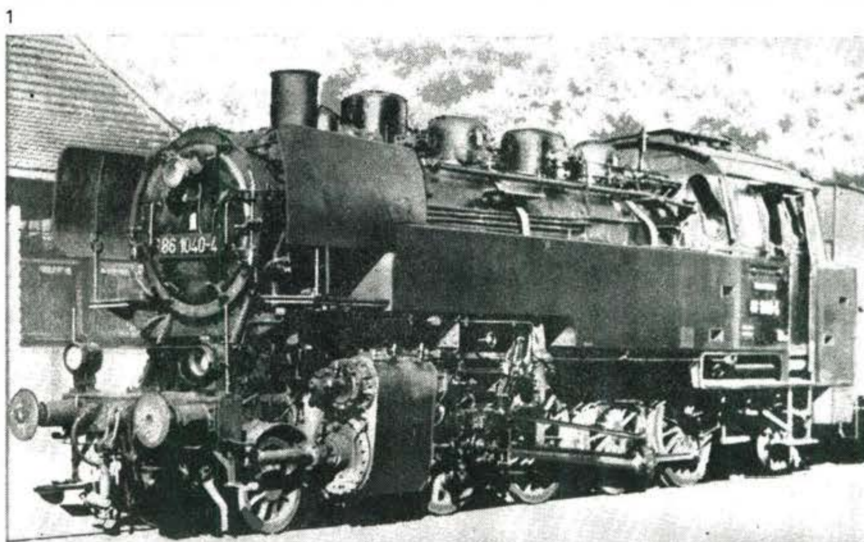
Die beim Bw Heringsdorf stationierten Lokomotiven der Baureihen 86 und 56 (G 8.1 mit Laufachse) wurden mit Windleitblechen der Bauart Witte ausgerüstet, um u. a. die Rauchbelästigungen für das Lokpersonal weitestgehend zu reduzieren. Ursache hierfür war der auf der Insel Usedom ständig stark wehende Wind.

Die Windleitbleche waren gegenüber den sonst üblichen etwas kürzer und standen weit vom Kessel ab.

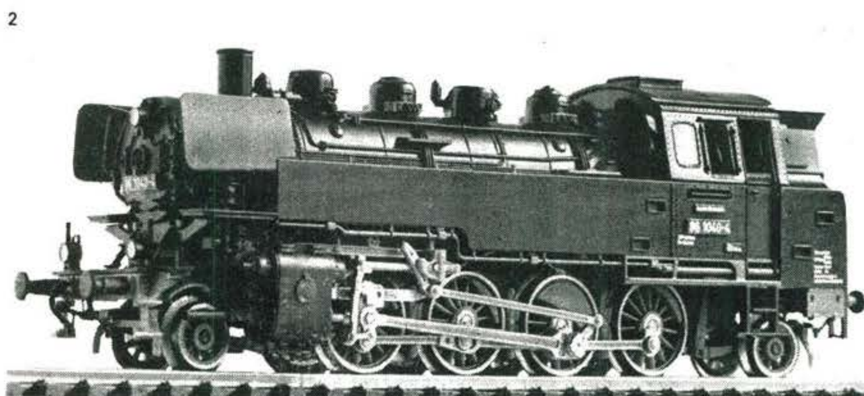
Mit wenig Aufwand können solche kleinen Windleitbleche an die H0- oder TT-Modelle angebracht werden. Die vorderen Ecken der Bleche sind leicht abgerundet, die hintere untere Ecke ist für den Wasserkasten ausgeschnitten. Nicht zu vergessen ist die Änderung der Betriebsnummer. Der Verfasser (9900 Plauen, Alte Straßberger Str. 24) bietet das Schild 86 1040-4 in H0 und TT an (gewünschte Nenngröße bitte angeben).

Bei einem Vitrinenmodell sollten die Standardkupplungen gegen Schraubenkupplungen ausgetauscht und die Pufferbohle durch Bremsschlauchimitationen vervollständigt werden. Eine Verglasung der Führerstandsfenster verbessert den Eindruck des ausgezeichneten H0-Modells noch weiter. Wählt man übrigens beim Umbau andere Nummernvarianten, so ist zu beachten, daß bei verschiedenen Bauserien Scherenklotzbremsen und Laufradbremsen angebaut waren.

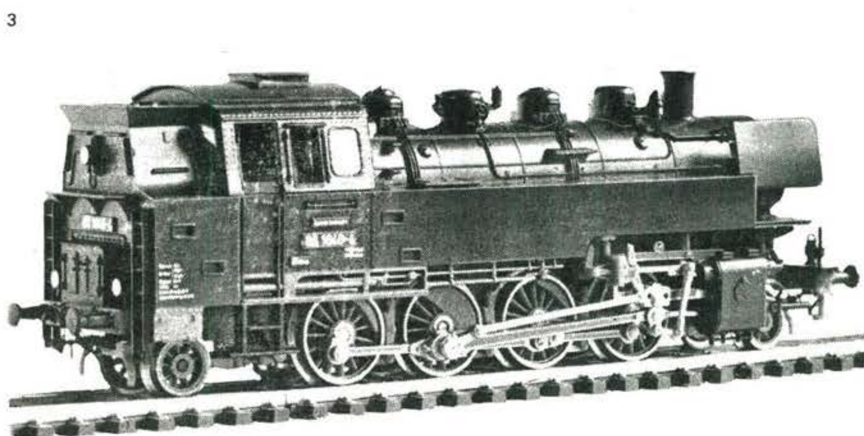
1



2



3



1 Lok 86 1040-4 im Bahnhof Heringsdorf.

2 Lok 86 1040-4 als H0-Modell von der Heizerseite.

3 86 1040-4 mit Witte-Windleitblechen von der Lokführerseite.

20 Jahre AG 4/18 Eisenberg

Die Arbeitsgemeinschaft wurde in der Vorweihnachtszeit des Jahres 1963 gegründet und zählte anfangs sechs Mitglieder. Später waren es dann durchschnittlich 15. Dabei wurde Wert auf die Gewinnung von Schülern und Jugendlichen gelegt. Mit Hilfe des verdienstvollen Freundes Joseph konnte eine Werkstatt ausfindig gemacht werden, wo dann auch die ersten Heimanlagen entstanden. Patenschaftsverträge wurden mit der EOS Schkölen und der HO-Filiale Modellbahnen abgeschlossen, die sehr nützlich waren. Manche Schwierigkeiten mußten überwunden werden. Ein Aufschwung im Leben der AG trat 1975 ein. Der Mitgliederstand erhöhte sich auf 20, und darunter waren drei junge Freunde, die selbst Modelle bauten. Verstärkte Teilnahme an Exkursionen und Sonderfahrten, Tauschmärkte, jährliche Modelleisenbahnausstellungen und wirksamere Öffentlichkeitsarbeit – das und anderes mehr sind Aktivitäten, die der AG z. B. im ersten Halbjahr 1980 den achten Platz von über 60 Arbeitsgemeinschaften des Bezirksvorstandes Erfurt einbrachten. Auch in Zukunft und besonders in Auswertung des 5. Verbandstages werden wir unser Bestes geben.

F. Wolf, H.-G. Görsch, Eisenberg

Vorschau

Im Heft 6/1983 bringen wir u. a.: Schlafwagenproduktion im Waggonbau Görlitz; Die Südharzeisenbahn; Das gute Beispiel; Gemeinschaftsanlage der AG Meißen; Selbstgebaute Straßenfahrzeuge.

Gründung von Arbeitsgemeinschaften in:

1043 Berlin
Vorsitzender: Karl-Heinz Fickel, Straßmann-Str. 25

9400 Aue
Vors.: Dieter Neumann, Röntgenstraße 3

8010 Dresden
Vors.: Kurt Gärtner, Altenzeller Str. 28

6805 Probstzella
Vors.: Andreas Bartsch, Ernst-Thälmann-Str. 13

5068 Erfurt-Gispersleben
Vors.: Gerhard Gorges, Bernauer Str. 29

6502 Gera-Lusan
Vors.: Harald Werner, Karl-Wetzel-Str. 44

5403 Greußen
Vors.: Andreas Krüger, Neustadt 6

7152 Böhlitz-Ehrenberg
Vors.: Manfred Blumenau, Clara-Zetkin-Str. 13

7026 Leipzig
Vors.: Theo Wolf, Am Zuckmantel 9

1250 Erkner
Herr Andreas König, Am Walde 13, sucht Interessenten zur Gründung einer Arbeitsgemeinschaft.

Mitteilungen

Bezirksvorstand Dresden
Sonderzugfahrt anläßlich der Streckenjubiläen (Zwickau—) Cainsdorf—Schwarzenberg (125 Jahre) und Schwarzenberg—Johanngeorgenstadt (100 Jahre) am 2. und 3. Juli 1983 mit BR 50 und Traditionszug.
Aufenthalt in Wilkau-Haßlau (Ausstellung), Hartenstein, Aue (Bw Aue 75 Jahre—Lokschau), Schwarzenberg (Lokschau) und Johanngeorgenstadt.
Modellbahnausstellungen der AG Crottendorf und Gelenau in Aue bzw. Schwarzenberg, Souvenirverkauf.
Abfahrt in Zwickau: 7.30 Uhr, Rückkehr gegen 18 Uhr. Teilnehmerpreis: DMV-Mitglieder 15,– M, Nichtmitglieder 20,– M (einschl. Lokschau und Bon für Mittagessen).
Anmeldung durch Einzahlung des entsprechenden Betrages und bei DMV-Mitgliedern unter Angabe der Mitgliedsnummer per Postanweisung bis zum 10. Juni 1983 an: Herrn Bernd Wächtler, 9550 Zwickau, Friedrich-Engels-Str. 54. Die Lokschau des Verkehrsmuseums Dresden und der Deutschen Reichsbahn auf dem Bahnhof Schwarzenberg findet vom 29. Juni bis zum 3. Juli 1983 und im Bw Aue vom 2. bis 9. Juli 1983 statt. Vom 29. Juni bis zum 3. Juli 1983 werden auf der Strecke Aue—Johanngeorgenstadt einige Regelreisezüge mit BR 86 bespannt.

Bezirksvorstand Magdeburg
Im Rahmen der 750-Jahrfeier der Stadt Blankenburg (Harz) finden folgende Veranstaltungen statt:
1. Sonderfahrten auf der Strecke Blankenburg—Königshütte mit der Lok 95 1027 (einschl. Fotohalte).
Fahrt 1: 2. Juli 1983 ab/an Blankenburg 8.05/12.12 Uhr
Fahrt 2: 2. Juli 1983 ab/an Blankenburg 13.43/18.00 Uhr
Fahrt 3: 3. Juli 1983 ab/an Blankenburg 8.05/12.12 Uhr
Teilnehmerpreis: 8.00 M (einschl. Imbiß). Einzahlung per Postanweisung bis 10. Juni 1983 an: Klubhaus der Eisenbahner, 3720 Blankenburg, Kuno-Riecke-Str. 1. Fahrt-Nr. und nach Möglichkeit Ersatz angeben!
2. Lokausstellung auf dem Bahnhof Blankenburg vom 25. Juni bis 3. Juli 1983 jeweils von 9–18 Uhr. (Am 27. und 28. Juni nur für angemeldete Gruppen).
3. Modellbahnausstellung im Klubhaus der Eisenbahner
Am 18. Juni 1983 Sonderfahrt mit Lok 89 6009 von Stendal über Kalbe (Milde) nach Jeggeleben Süd und zurück. Stendal ab: 10.20 Uhr, Jeggeleben Süd an: ca. 13.00 Uhr, Jeggeleben Süd ab: 14.45 Uhr, Stendal an 17.50 Uhr.
7 interessante Fotohalte mit Scheinanfahrten; Mittagessen in „Feine Sache" Jeggeleben Süd. Unkostenbeitrag: DMV-Mitglieder 16,– M, Nichtmitglieder 21,– M, Kinder bis zum vollendeten 10. Lebensjahr 10,– M.
Einzahlung bis zum 6. Juni 1983 per Postanweisung an: DMV, Bezirksvorstand Magdeburg, 3010 Magdeburg, Karl-Marx-Straße 253.
Zu den im Heft 3/1983 des „modelleisenbahners" angekündigten Arbeitseinsätzen auf der Selketalbahn ergibt sich folgende Änderung: Unterkunft im Zelt zu je 3 Pers. (auf Campingliege), Zeltplatz Neudorf, 2,5 km von Silberhütte.

Einsendungen zu **„DMV teilt mit"** sind bis zum 4. des Vormonats an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu richten.
Bei Anzeigen unter **Wer hat – wer braucht?** Hinweise im Heft 7/1981 beachten.

Wer hat – wer braucht?

5/1 **Suche:** Fotos od. Zeichnungen von Loks der BR 92^{65} und der Lok 92 997, auch leihweise.

5/2 **Biete:** Nenngr. N, 2 linke Innenbogenweichen; 2 DKW; Suche: „Dampflok-Archiv 3"; „Die Windbergbahn"; „Kleinbahnen der Altmark".

5/3 **Suche:** Loks in $H0_m$ und $H0_e$ (Herr u. technomodell) – auch defekt – sowie Wagen in gleicher Nenngr. In TT: BR 95. „Dampflok-Archiv" 2 u. 3; „Baureihe 01".

5/4 **Suche:** Nenngr. 00, Märklin, Fahrzeuge u. Zubehör (auch besch. u. Einzelstücke).

5/5 **Biete:** Nenngr. S, BR 80; BR E 18; je drei Personen- u. Güterwg; Weichen- u. Gleismaterial. **Suche:** Dampflok aller BR u. sonst. rollende Material in Nenngr. N.

5/6 **Biete:** H0, Schnellzugwg der Bauart C4 Pr 13 u. Oberlichtspeisewg 772; zweiteil. Doppelstockzug; Reisezugwg. „Altenberg"; „Eisenbahn-Jahrbuch 1978"; Lexikon „Rangierdienst"; „Auf kleinen Spuren". **Suche:** Nenngr. H0, BR 52 (kein Kondenstender); BR 02 (Eigenbau); Dampflokschilder.

5/7 **Biete:** „Modellbahn-Bauten". **Suche:** H0, BR 03 (Schicht); BR 22 (Eigenbau); BR 23; 42; 44; 52; 64; 84; 89; 91; V 100; V 200; VT 135 mit Beiwg; VT 137 (dreiteilig) sowie Ersatzteile für Lokomotiven u. and. rollendes Material.

5/8 **Biete:** $H0_e$, Lokgehäuse BR 99^{73} (Weißmetall).

5/9 **Biete:** H0-Trix-Material (Bakelit): 9 Weichen; 8 Entk.-Schienen; 1 Kreuzung; 53 gev. Schienen; 25 geb. Schienen; 3 D-Wagen; 2 Gepäckwagen; 3 Personenwagen; 5 Güterwagen. Material in Nenngr. I: 1 B-Lok; 4 Personenwagen; 2 Güterwagen. **Suche:** Fahrzeuge in Nenngr. 0; Schienenprofil 3,5–5,0 mm (Meterware).

5/10 **Suche:** Kursbücher DR vor 1975; Fotos, Fahrkarten u. and. Material üb. die Schmalspurbahn Taubenheim—Dürrhennersdorf (auch leihweise).

5/11 **Biete:** H0, BR 89. **Suche:** Straßenbahnmodelle und -literatur.

5/12 **Suche:** H0, VT 135; BR 23, 50 (auch defekt).

5/13 **Biete:** Bahnhofsverzeichnis der DR; H0: BR 42, 50, 89, 91, SKL, Tender 2'2' T 34; Gehäuse BR 50; Radsätze m. Haftreifen BR 23. **Suche:** $H0_e$-Dampfloks; Herr-Schmalspurwg; Gehäuse u. Radsätze ohne Haftreifen BR 23.

5/14 **Suche:** H0-Dreileitersystem-Weichen u. Schienen mit Holzschwellen (ehem. Hruska); Triebfahrzeuge mit Mittelschleifer von Permot bzw. Gützold.

5/15 **Biete:** „Der Modelleisenbahner" Jahrg. 1971, 1973, 1974, 1976; „Modellbahn-Bauten"; div. Fahrpläne; H0-Straßenfahrzeuge. **Suche:** Material aller Art (auch leihw.) über Strecke Kohlmühle—Hohnstein; $H0_e$-Schmalspurlok sächs. Herkunft; 4-achs. Wagen. In $H0_m$: 4-achs. Schmalspurwagen.

5/16 **Suche:** „Die Windbergbahn", Modellbahnbücherei 6, 7.

5/17 **Suche:** Fotos (WPK), Negative u. Dias von eingest. sächs. Schmalspurb. (sonders Mulda—Sayda, Hetzdorf—Eppendorf usw.); Tauschpartner für Schmalspur-Dias; DR-Fahrpläne vor 1960.

Dipl.-Ing. Hans-Heinrich Schubert,
Freital

H0/H0$_e$-Heimanlage

Der Grundrahmen dieser 1,25 m × 2 m großen Anlage besteht aus 1,5 cm dikken und 5 cm hohen Leisten, die als Außenleisten in Winkelform und Mittelstreben in T-Profil ausgebildet sind. Die komplette Anlage ist dadurch sehr leicht und trotzdem verwindungssteif. Sie wird von der Bahnhofseite aus bedient. Unter der Baubude (11) befindet sich ein fest angeordnetes Schaltpult, der Fahrregler wurde mit vier Steckern an die Anlage angeschlossen.
Für den Ausstellungsbetrieb sind fünf Tastenschalter installiert. Jeder Taste ist eine Zugfahrt zugeordnet, so daß nach Betätigung vom Schattenbahnhof ein Zug abfährt und nach einer Runde, die nur im Bahnhof Altbach unterbrochen werden kann, im Schattenbahnhof wieder zum Halten kommt. Hier können drei komplette Züge abgestellt werden. Weiterhin ist ein Durchfahrgleis ohne Trennstrecke vorhanden. Außerdem können Rangierfahrten vom Güterschuppen (2) zum Schotterwerk (4) und zurück mit einer H0-Rangiereinheit stattfinden. Das verwendete Schienenmaterial ist von techno-Modell. Im Schattenbahnhof fand handelsübliches N-Material Verwendung.
Nur der Bahnhof Thalheim wird mit Einfahrsignalen gesichert. Ansonsten sind keine weiteren Formsignale vorhanden. Es verkehren ein Personenzug und zwei Güterzüge mit fest gekuppelter Lok. Diese drei Züge sind im Schattenbahnhof stationiert. Die Personenwagen wurden aus ehemals handelsüblichen H0$_m$-Wagen von HERR entsprechend den sächsischen Vorbildern gekürzt, mit neuem Dach versehen, für H0$_e$ umgespurt und mit Trichterkupplungen ausgerüstet. Je eine Lok der BR 91 und 89 sowie verschiedene PIKO-Güterwagen können auf den regelspurigen Anlagen eingesetzt werden. Die Bekohlungsanlage in Thalheim ist mit einem funktionsfähigen Greiferkran ausgerüstet. Das Drehwerk befindet sich unter der Grundplatte, im Kranaufbau sind Hub- und Greiferwerk untergebracht. Der Greifer wird als Seilgreifer von einem Anker mit zwei Spulen geöffnet und geschlossen. Das Gut fällt aus dem Greifer oder dem Schotterwagen in ein leicht geneigtes Förderrohr und wird dann in die beiden Bunker des Schotterwerkes transportiert. Die regelspurigen Wagen werden über die an dem Schotterwerk angeordneten Rutschen beladen. Mit dem Greifer kann das Gut in Thalheim entladen und auf H0-Güterwagen umgeladen werden.
Die Felsen bestehen aus Korkrinde, die Bäume aus Rainfarn und Islandmoos. Die vorhandenen Windschutzzäune wurden aus Furnierstreifen zusammengeklebt.

1 Blick auf den Spurwechselbahnhof Thalheim. Hier herrscht reger Reise- und Güterverkehr. Im Vordergrund die Spurwechselanlage. Von hieraus besteht auch ein gemischtspuriger Betrieb (Regel- und Schmalspurgleis) zum weiter entfernten Schotterwerk. Lokomotiven der BR 91 und 89 sind zur Überführung regelspuriger Güterwagen auf dem dreischienigen Streckenabschnitt vorhanden.

2 Auf das Detail kommt's an. Neben dem Bahnhof befindet sich eine Gaststätte. Die zahlreichen Figuren wirken nicht überladen, sondern beleben das Gelände.

3 Der Gleisanschluß zum Schotterwerk wird mit regelspurigen Fahrzeugen bedient. Die Güterwagen wurden zum Teil gealtert, um eine höhere Vorbildwirkung zu erreichen.

4 Ein Rollwagenzug überquert die Steinbogen Brücke. Der im unteren Teil des Bildes zu sehende Wegübergang ist mit einer Schranke gesichert, was bei Schmalspurbahnen nur recht selten der Fall ist.

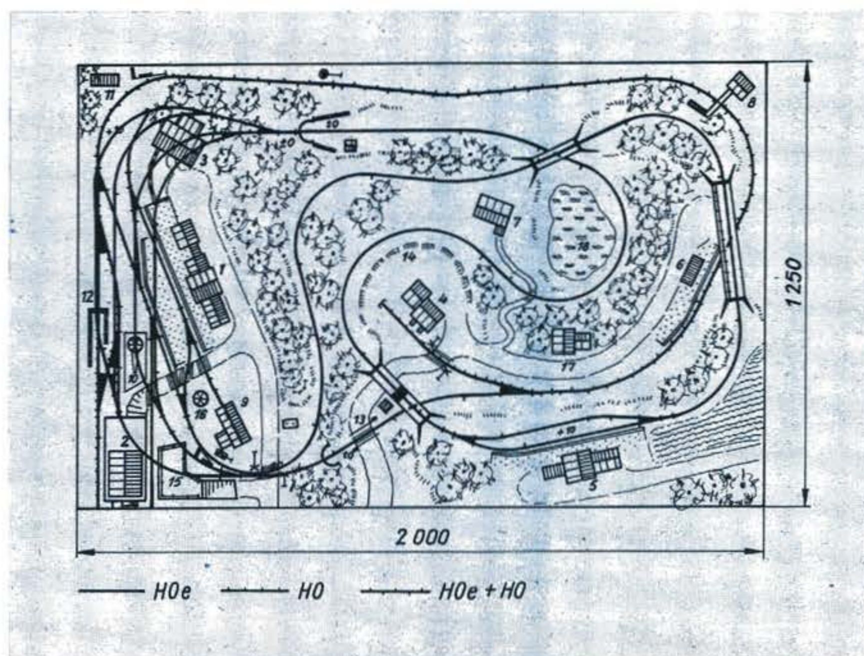
5 Der Güterschuppen aus Holz befindet sich am anderen Endpunkt der Anlage und ist hervorragend gelungen. Auch hier fehlt das „lebende Datail" nicht.

6 Einschnitte sind ebenso typisch an Gebirgsstrecken. Alle Fahrzeuge – wie auch die auf dem Foto zu sehende V/K – erhielten vorbildgerechte Mittelpuffer.

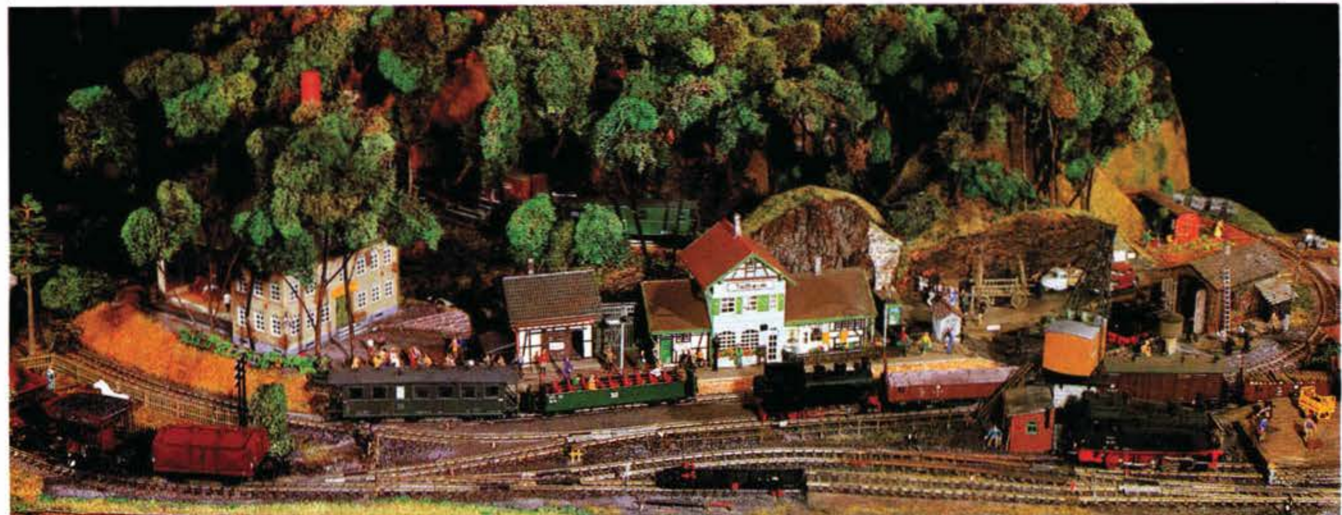
7 Brücken sind für sächsische Schmalspurbahnen nun einmal charakteristisch. Unten befindet sich ein Haltepunkt. Deutlich ist das Dreischienengleis zu erkennen.

Fotos: W. Albrecht, Oschatz

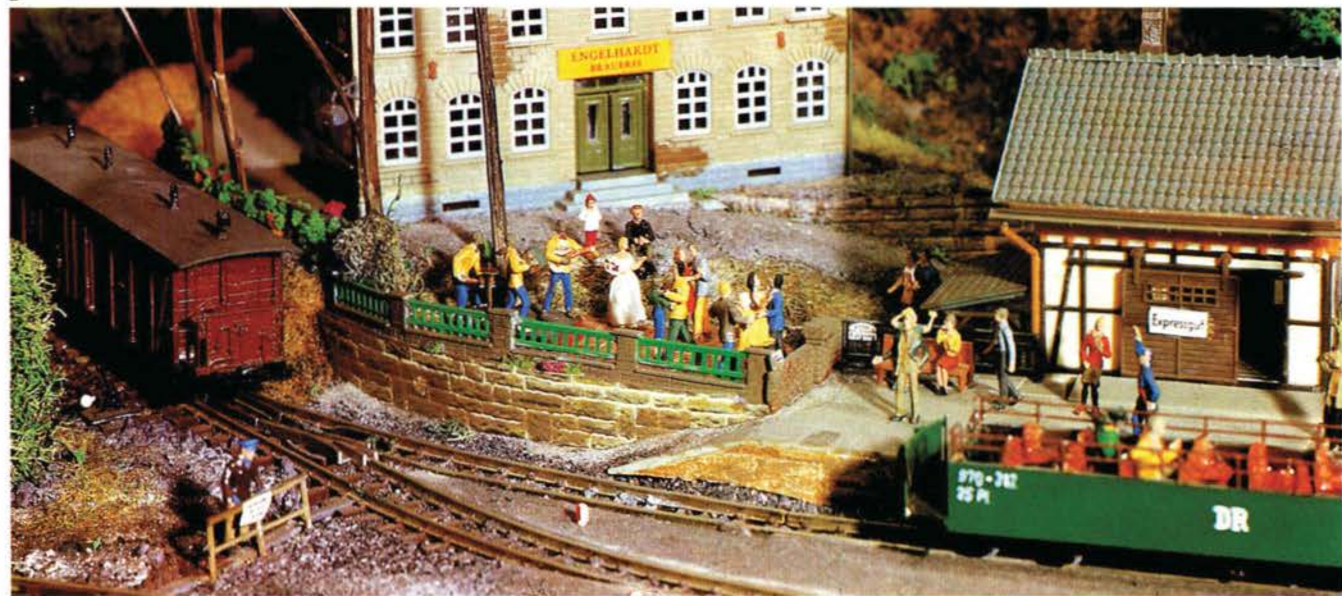
Legende:
1 Empfangsgebäude Bf Thalheim
2 Güterschuppen Bf Thalheim
3 Brauerei
4 Schotterwerk
5 Empfangsgebäude Bf Altbach
6 Haltepunkt
7 Bauernhaus
8 Bahnwärterhaus
9 Lokschuppen
10 Bekohlungsanlage
11 Bude (alter Schmalspur-Wagenkasten)
12 Umsetzanlage H0/H0$_e$
13 beschrankter Wegübergang
14 Steinbruch
15 Viehverladerampe
16 Wasserturm
17 Forsthaus
18 Teich



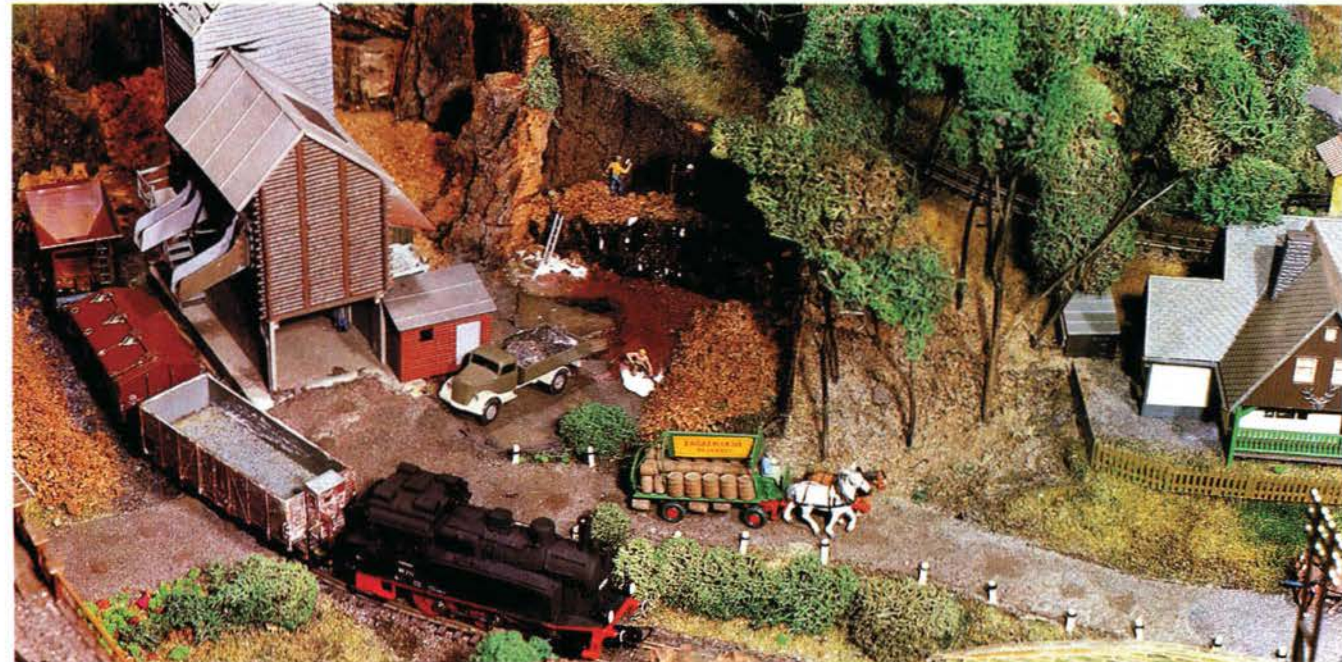
1



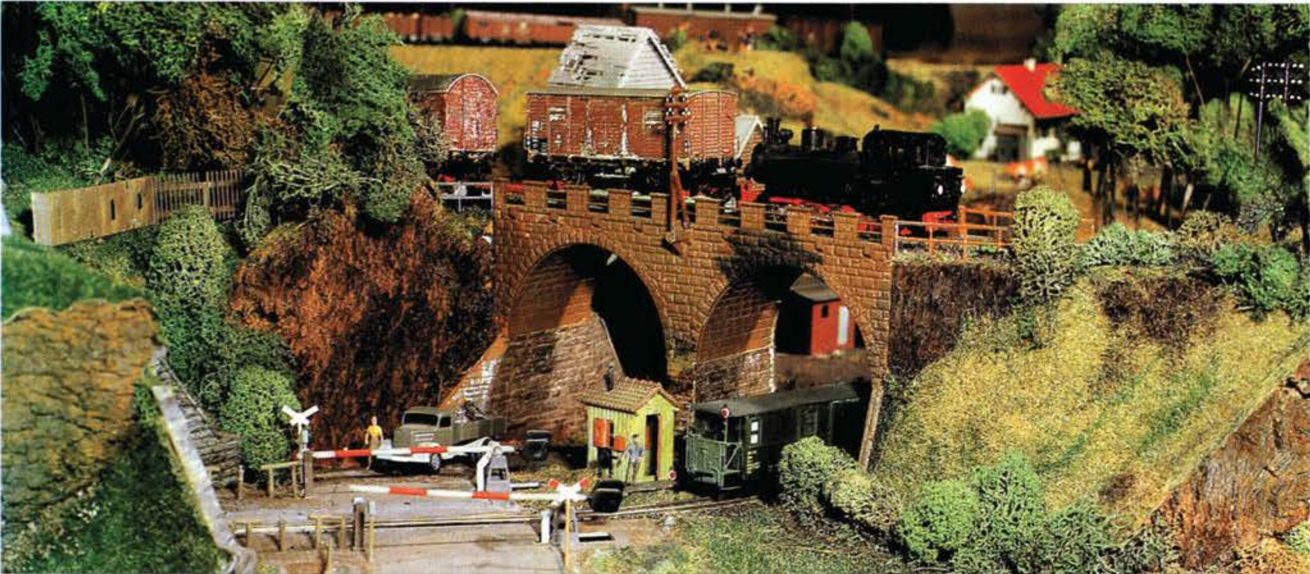
2


ENGELHARDT
BRAUEREI
Expressgut
970-282
25 Pl
DR

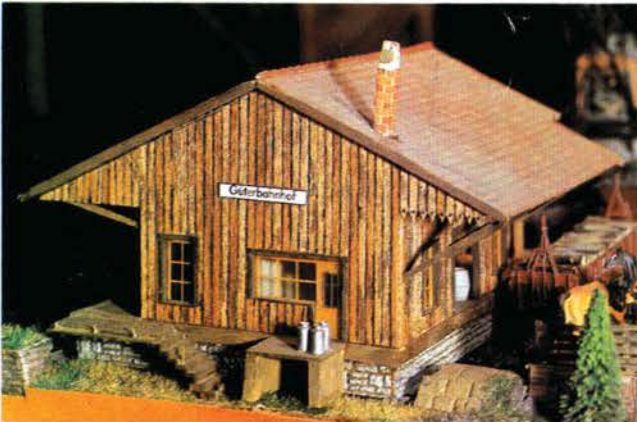
3


ENGELHARDT

4



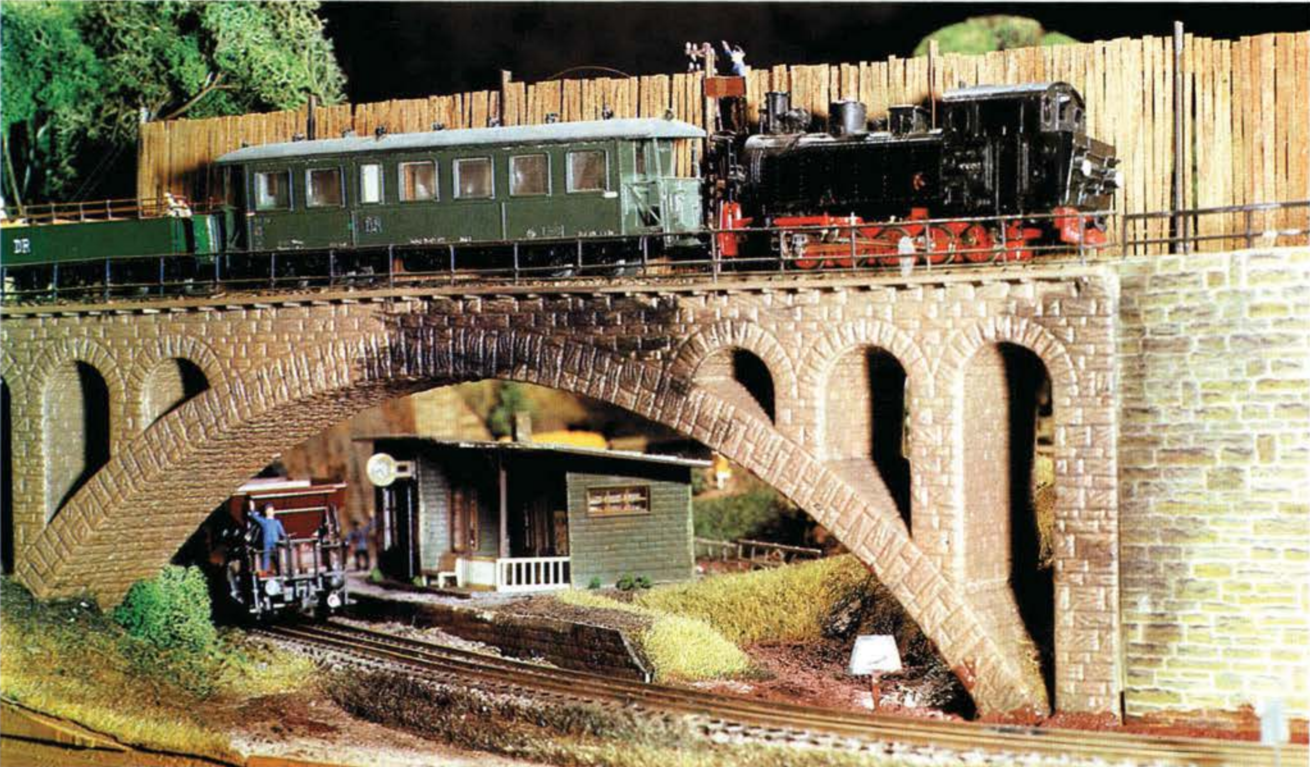
5



6



7



Bei den nachfolgenden zum Tausch angebotenen Artikeln handelt es sich um Gebrauchtwaren, die in der DDR hergestellt oder die importiert und von Einrichtungen des Groß- und Einzelhandels vertrieben worden sind.

Verk. **„Der Modelleisenbahner"**, Jg. 1952—1982, kompl. (b. 1965 geb.), nur zus. f. 260,— M.
Dr. A. Nowotny, 4090 Halle-Neustadt, Bl. 461/8/19

Suche **Loks** und **Wagen für Nenngröße H0e**.
Jörg Badmann, 8019 Dresden, Comeniusstraße 100f

Verk. umfangr. **H0-Material**, alles neuw. (DDR-Prod.), 1500,— M. Suche **Drehscheibe** für TT (Eigenbau).
P. Kühn, 4903 Osterfeld
Markt 14

Suche Nenngr. H0, **Lok d. Windbergbahn, Kursbücher der DR** vor 1960.
Kunte, 3601 Eilenstedt
Geschw.-Scholl-Straße 3

Sammler sucht **„ESPEWE-Modelle"** zu kaufen.
Bernd Schwenke, 8021 Dresden, Altenberger Straße 56

Suche **Schmalspurlokomotive** Nenngröße H0e zu kaufen (Eigenbau).
Schubert, 7422 Gößnitz, Postfach 11

Biete **Baureihe 01, Bahnland DDR, Dampflokarchiv Bd. 4, H0 BR 50, BR 66.**
Suche **H0m-Material** (Herr BR 99, Personen-, Gepäck-, Güter- und Rollwagen).
W. Haenett, 7580 Weißwasser, Lessingstraße 8

Verkaufe H0-Modell BR 01 (PIKO) Boxpok-kohle, 80,— M, **Modelleisenbahnkalender** 1974, 1976, 1978, je 2,— M.
Suche Buch „Reisen mit der Dampfbahn", „Dampflokarchiv" Bd. 3, Poster oder Foto mit Dampflokparade BR 03.0 im Bw Stralsund, Lokoberteil H0-BR 41 (PIKO).
Zuschriften an:
Ullrich Schultze-Dewitz, 1300 Eberswalde-Finow 1, August-Bebel-Straße 4a

Transpress-Eisenb.-Liter. zu kaufen ges.: **Eisenbahnjahrbücher**, Zeitschrift **„Der Modelleisenbahner", Modelleisenbahn-** und **Eisenbahnkalender** sowie **Lokarchive.**
K.-H. Großmann, 4030 Halle, V.-Klemperer-Straße 18

Verkaufe **TT-Modelleisenbahnanlage**, 1,20 m × 2,35 m, halbautom. hochklappb., komplett, 1800,— M.
Krüger, 1017 Berlin
Franz-Mehring-Platz 4
Telefon: 4375723

Kaufe H0e-Frzg., H0 (Herr), H0 BR 98° (Eigenbau), 84, Mitteleinstiegswg., E 18 (Eigenbau), E 94 (Eigenbau), ETA 177/8, VT 135, LOWA-Str.-bahn, N BR 55, Ellok-, Straßenb.- u. DLA (Gerlach), ME-Lexikon, Modellbahnpraxis 1—9, ME Jg. 1—25, Signal.
Zuschriften an:
J. Schulz, 8020 Dresden, Beethovenstr. 1

H0 BR 50 f. 40,— M, 106 f. 67,— M 64 f. 40,— M zu verk.
Suche: H0 BR 84 zu kauf.
Winfried Müller
6412 Sonneberg
Lutherstr. 27a

Su. **Bauanleitung** TT (auch leihweise), Drehscheibe, Modellbahntechnik 4/81, BR 01, BR 03, BR 41, BR 44, BR 106, BR 50, BR 383.
Benno Beier
3510 Tangerhütte
Beethovenstraße 8

Verkaufe **„Die Entwicklung der Lokomotive im Gebiet des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1835 bis 1920"** v. R. Helmholtz und W. Staby, 2 Bände mit drei Tafelbänden, Reprint 1981, für 350,— M und **„Dampflok-Archiv"** 4 für 19,— M
Sinn, 1950 Neuruppin, Rosa-Luxemburg-Straße 10

Verkaufe **TT-Bahn, Schiebebühne, Trafos, 7 Loks, Güter-, Personen- und D-Zug, Wagen, Weichen, Relais, Zeitschalter; Literatur von G. Trost**, alles f. 650,— M.
Ringmayer, 4851 Wildschütz
PSF 580

Kaufe **Modellbahnfahrzeuge** und **Zubehör** aller Fabrikate (H0), Loks und Wagen auch defekt. (DDR-Prod. und vor 1945).
Eschert, 1197 Berlin
Sterndamm 8

Suche folgende Literatur
Feuereißen — „Modellbahnelektrotechnik", Jakubaschk — „Modellbahnelektronik", Barthel — „Eine richtige Modellbahn soll es werden", „Modellbahn-Landschaftsgestaltung".
Angebote an:
P. Franke, 4711 Dietersdorf
Neubau 1

Suche kleine **Dampfmaschinen** u. **Dampflokomotiven** (auch besch.) sowie Buch von Niederstrasser **„Dampflokomotiven"** zu kaufen.
H. Heinrich
4403 Greppin, K.-Liebknecht-Straße 32

Biete
„Schmalspurbahn-Archiv"; „Rübelandbahn".
Suche
„Reisen mit der Dampfbahn".
W. Thomas
1035 Berlin
Proskauer Straße 24

Nur Tausch!
Biete **H0 BR 23, BR 50 TT, BR 110, E 70, Städteexpresswagen, DR-Kalender 1980, Modelleisenbahnkalender 1983, Modellbahnbücherei 1, 4, 5.**
Suche **H0m Herr-Produktion Personen-, Güter- und Rollwagen, Lok BR 99** und **defektes Material.**
Zuschriften an:
Ulrich Wachsmann, 4440 Wolfen 3, Ring der Bauarbeiter 52

Biete **„Dampflokarchiv"** Band 1 und 2, **„Die Rübelandbahn", „Oldtimer auf Schienen".**
Suche Eisenbahnjahrbuch 1982, Eisenbahnkalender 80, 82, 83.
Jens Wittenburg, 3592 Bismark
Breite Straße 41

Biete
Reisezugwagenarchiv, 19,80 M, **Schmalspurbahnarchiv**, 36,— M, **Dampflokarchiv** (Band 2), 19,80 M.
Suche **andere gleichw. Eisenbahnliteratur** (nur Tausch mit Wertausgleich).
M. Pechmann, 4300 Quedlinburg, Amelungenstr. 12

Verkaufe
Modelleisenbahnanlage, H0, **viel Zubehör**, u. a. BR 01; 23; 42; 50; 52; 55; 64; 66; 75; 80; 81; 84; 86; 89; 110;
„Der Modelleisenbahner", Jahrgang 1979—82; Einzelhefte 1965, 1977, 1978,
für 2500,— M (auch einzeln).
Duschka, 1512 Werder
Sentastraße 10

Biete **„Die Windbergbahn"**, 12,60 M, **Dampflokarchiv 4**, 19,80 M, **„Die Rübelandbahn", 15,60 M**
Suche:
„Die Schmalspurbahnen d. Oberlausitz", „Die Harzquerbahn", „Pionier- u. Ausstellungsbahnen", „Reisen m. d. Dampfbahn", „Bahnland DDR".
Burkhard Ritschel, 8210 Freital
Jägerstraße 30c

Verkaufe in **Nenngröße H0 Dampf-, Diesel-** u. **E-Loks** sowie umfangreiche **Sammlung von Pers.-** u. **Güterwagen** für 1500,— M, kompl. **H0-Eisenbahnanlage**, 2,20 m × 1,20 m, Fahrleitung, 3 Trafo S u. Zubehör, 600,— M (alles DDR-Prod.).
Funk, 1500 Potsdam
A.-Einstein-Straße 2

Hans Lieberwirth, Dresden

Der T4D im Maßstab 1:87

Die auf Modellbahnanlagen eingesetzten Eigenbaufahrzüge sind hinsichtlich der Vorbildtreue von den handwerklichen Fähigkeiten ihrer Erbauer abhängig. Deshalb soll hiermit ein relativ einfaches und dennoch vorbildgetreues Modell eines Straßenbahnwagens vom Typ T4D der Dresdner Verkehrsbetriebe vorgestellt werden.

Das Fahrgestell

Grundlage bildet das Fahrgestell der BR 110 in H0. Der zu verändernde Drehgestellabstand von 74 mm erfordert allerdings eine Neuanfertigung der beiden Rahmenteile. Dafür können das Drehgestellgehäuse und die Antriebsteile von der BR 110 vollständig übernommen werden. Auf die Antriebsachsen werden TT-Räder von der Diesellok BR 118 aufgezogen. Die Achsenden schließen vorbildgerecht mit den großen Sechskantmuttern ab, die im Modell ein Millimeter Schlüsselweite haben. Die außenliegenden Lagerimitationen der BR 110 werden soweit abgetrennt, daß nur der Mittelsteg, der nach wie vor noch die Stromabnehmerfedern sichern muß, verbleibt. Seine Fläche wird eben abgefeilt, so daß die Fahrgestellteile des T4D-Wagens, Luftfeder, Gehäuse und vor allem die Schienenbremse von unten aufgeklebt werden können.

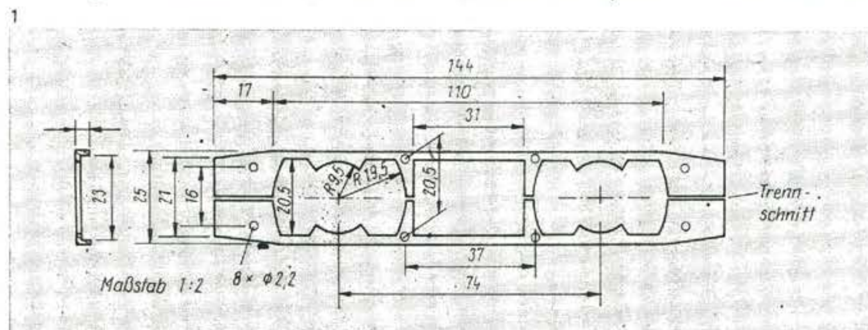
Wesentlich ist aber auch die Anderung des Motorkastens. Er wird bei gleicher Lage der Bohrungen durch Einschrauben einer 2 mm-PVC-Platte mit einem mittigen Ausschnitt von 21,5 mm × 10 mm ersetzt. In diesem Ausschnitt ist ein PIKO-Motor vom Typ 2032 einzubauen, der mit einem Spannband befestigt wird. Durch das Fasen des Ausschnittes wird die Höhe der Motorwelle abgestimmt.

Die beiderseitigen Wellenstümpfe des Motors sollen möglichst in Höhe der Zahnradwelle der Drehgestelle liegen. Auf die Wellenstümpfe ist beiderseitig ein 21 mm langer Isolierschlauch (∅2 mm × 0,5 mm) aufzuziehen. Die freien Enden werden mit je einem gekürzten Stück einer Kugelgelenkwelle der BR 110 ausgerüstet. Der Mitnehmer ragt in das Antriebszahnrad des Drehgestelles.

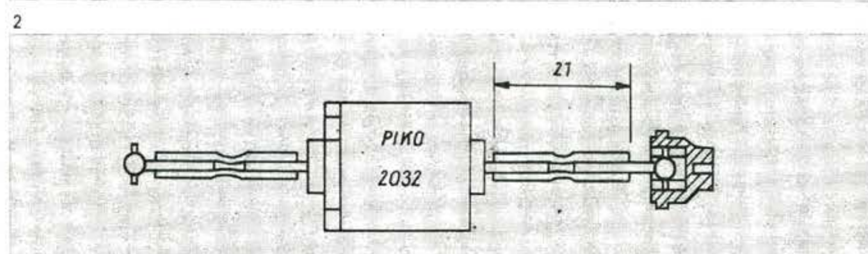
Die Länge der Isolierschläuche ist so abzustimmen, daß eine freie Bewegung möglich wird. Die Flexibilität des Schlauches läßt sowohl die erforderliche Drehung des Drehgestells als auch einen Höhenausgleich infolge von Fertigungsfehlern zu. Zusätzliche Klemmelemente sind dadurch überflüssig. Sie bringen nur Unwucht in den Antrieb.

Danach sind mehrere Schwarzweißfotos anzufertigen, wobei genau im Maßstab 1:87 die Gesamtlänge 160 mm + 1 mm betragen muß. Jeweils hinter den Außentüren werden die Fotos auf 144 mm × 29 mm unten bündig mit der Wagenunterkante geschnitten. Danach klebt man die Bilder auf gleichgroße ein mm dicke PVC-Platten. In einer Presse werden die Teile einen Tag lang planiert. Danach kann die gesamte mechanische Bearbeitung der Seitenteile ohne Anreißen erfolgen. Die Fotos werden nicht entfernt und später mit Grundlack und den Anstrichstoffen überspritzt.

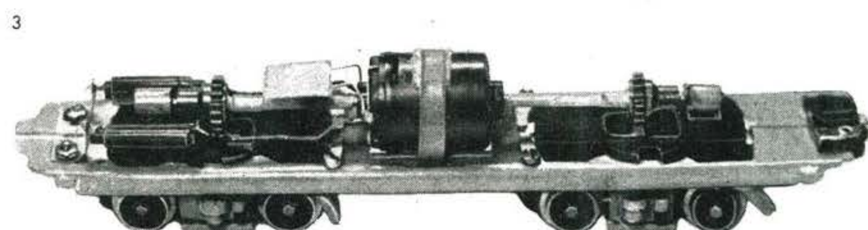
1



2



3



4



Der Wagenkasten

Der 160 mm lange und 27,2 mm breite Wagenkasten wird auf der Grundlage fotografischer Abbildungen hergestellt. Dazu ist von der linken und rechten Seitenansicht des Wagens je eine formatfüllende Kleinbildaufnahme erforderlich. Dabei stellt man sich genau rechtwinklig, auf die Wagenmitte gerichtet, auf. Die Wagenmitte liegt dann genau in Holmmitte vor der mittleren Gelenktür.

Schwierigkeiten entstehen beim Herstellen der Stirnteile. Sie wurden aus Hartholz gefertigt. Ihre Form ist vorn und hinten unterschiedlich. Beim Triebwagen hat die Frontscheibe eine Neigung von 30° und die Heckscheibe von 15°. Die Form dieser für die Tatra-Wagen typischen Teile muß sehr genau am Vorbild studiert werden. Ein Absatz von 2 mm × 1 mm dient zum Einkleben der Seitenteile. Ebenfalls die Dach-

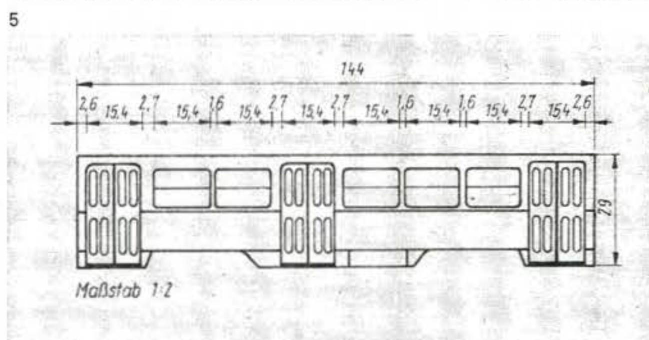
platte wurde aus Hartholz (155 mm × 27 mm × 5 mm) gefertigt und an den Seiten 1 mm × 2 mm gefalzt. Nach dem Kleben des Kastens wird das Dach eingepaßt. Viele Kleinteile, die erst nach der Lackierung angebracht werden, vervollständigen später das Fahrzeug. Stromabnehmer, Lampen, Blinkleuchten, Stadtwappen (auch als Foto hergestellt) und Wagennummern sind dann individuell anzufertigen. Als Stromabnehmer ist der mit einer anderen Wippe zu versehene Bügel der H0-BR 211 gut geeignet. Das Dach zieren noch andere Kleinteile, mindestens aber die drei Entlüftungskästen (13 mm × 12 mm × 2 mm).

Diese Bauanleitung enthält eine prinzipielle Variante zum Herstellen eines Straßenbahnfahrzeuges im Maßstab 1:87. Dabei ist das Feld für die Nachgestaltung vieler Details und Abänderungen keinesfalls ausgeschöpft. Straßenbahnen sind meist in großer Anzahl vor Bahnhöfen zu sehen! Warum nicht auch auf unseren Modellbahnanlagen? Da ein entsprechendes Industriemodell fehlt, sollten Modelleisenbahner mit vertretbarem Aufwand vorbildgerechte Straßenbahnmodelle herstellen.

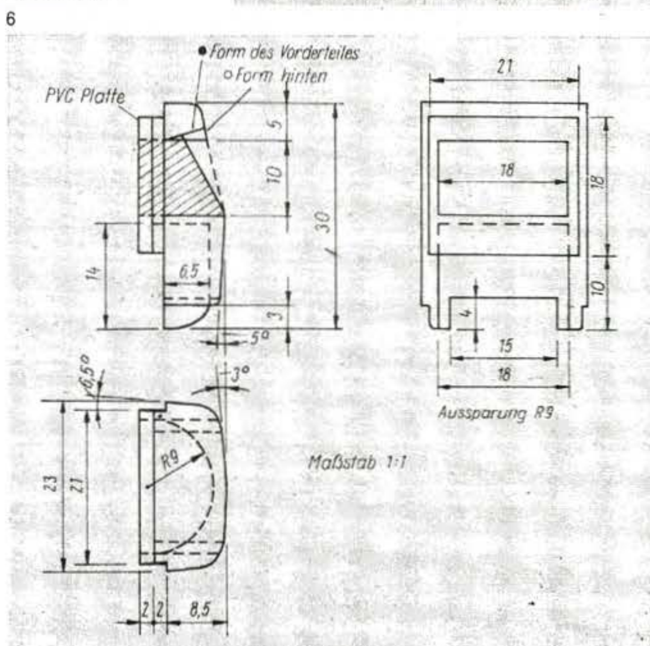
Eine Anmerkung

Wir möchten auch weiterhin interessante Modellstraßenbahnen in Form von Anlagen und selbstgebauten Modellen vorstellen. Natürlich muß alles normgerecht gebaut sein. Wenn auch hin und wieder Leser in Zuschriften äußern, wir sollten nicht so viele oder gar keine Straßenbahnbeiträge veröffentlichen, so können wir dem nicht zustimmen. Immerhin sollten diese „Kritiker" bedenken, daß die Straßenbahnen in der DDR jährlich über 1,3 Milliarden Fahrgäste befördern. Grund genug, über dieses wichtige Nahverkehrsmittel weiterhin in vielfältiger Art und Weise zu berichten. Und schließlich: Die Straßenbahn fährt auf Schienen und gehört im weitesten Sinne zur Eisenbahn.

5



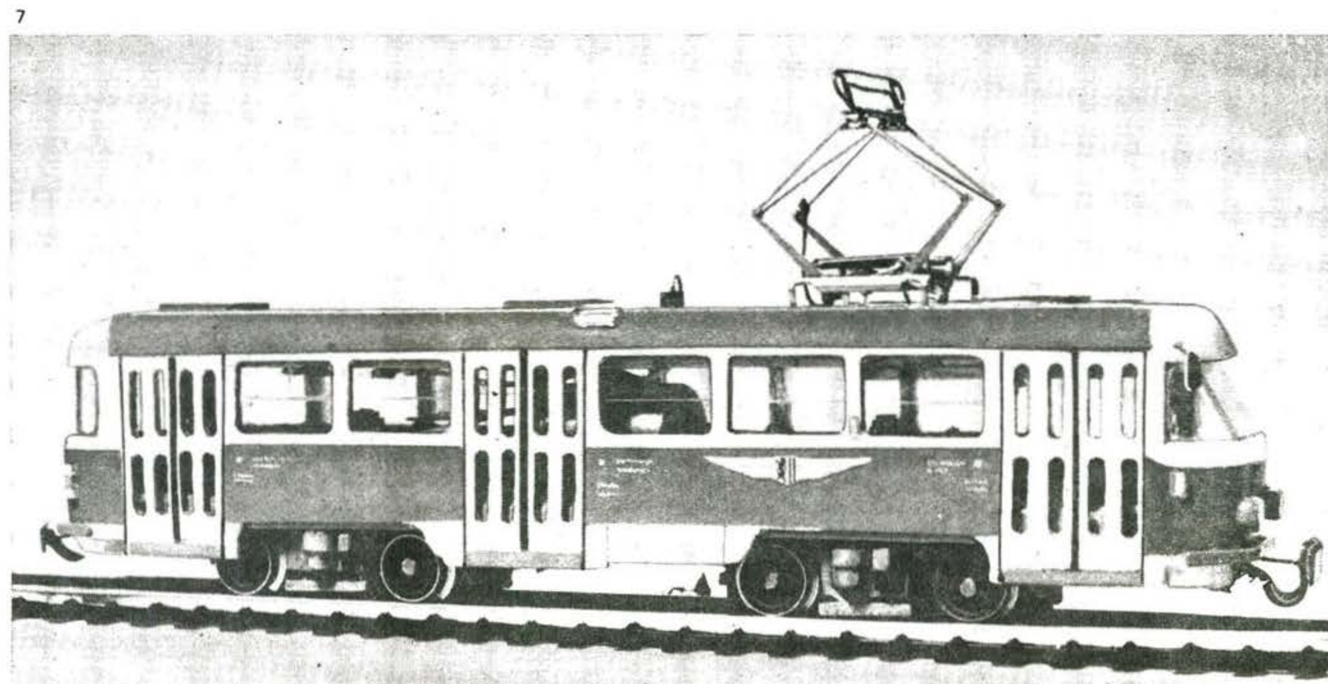
6



1 Rahmen aus Stahlblech St Tzb-A2, d = 1 mm.
2 Antrieb des Fahrzeuges.
3 Das vollständig montierte Fahrgestell.
4 Fahrgestell, Ansicht von unten.
5 Die Seitenwand des Fahrzeuges.
6 Vordere und hintere Stirnteile, Abmessungen des zu verwendenden Hartholzes: 30 mm × 10,5 mm × 24 mm. Das PVC-Material sollte die Abmessungen 26 mm × 18 mm × 2 mm nicht über- oder unterschreiten!
7 Das fertiggestellte Fahrzeug wird sicherlich auch höheren Ansprüchen an ein solches Modell voll gerecht. Maßstab 1:87

Fotos und Zeichnungen: Verfasser

7

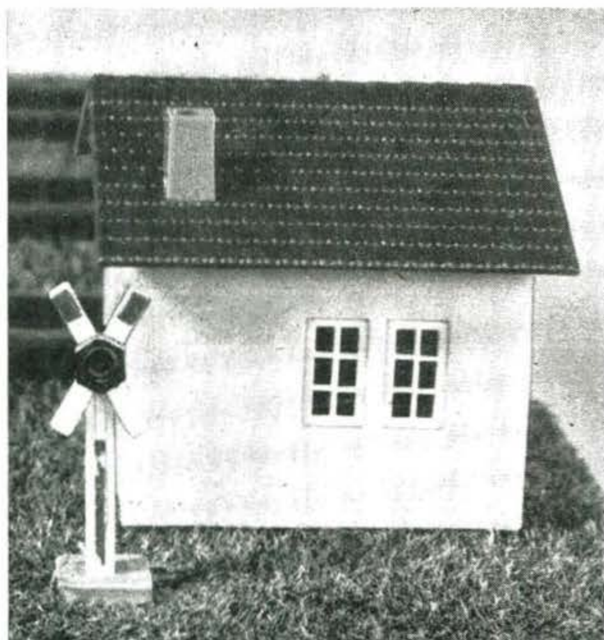




Neuheiten '83

Im Heft 3/83 unserer Zeitschrift stellten wir bereits kurz die Neuheiten in H0 und TT von der diesjährigen Leipziger Frühjahrsmesse vor.
Einige allgemeine und technische Angaben über die neuen Fahrzeuge konnten diesem Beitrag entnommen werden.
Die Farbbilder sprechen für sich, so daß wir auf weitere Erläuterungen verzichtet haben. Über die Triebfahrzeuge werden in nächster Zeit Testberichte folgen.

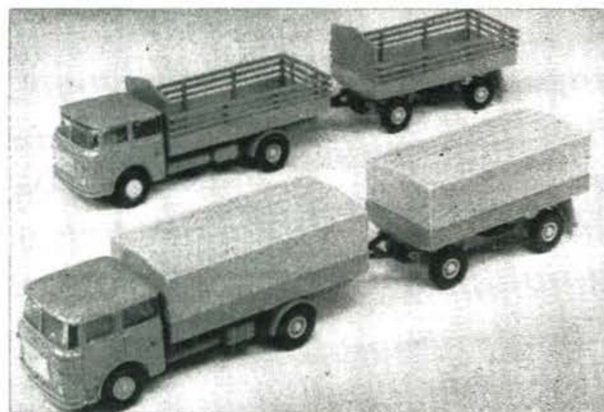
Fotos: 1–4: VEB Kombinat Spielwaren Sonneberg
Farbfotos: P. Kalbe, Berliner Verlag



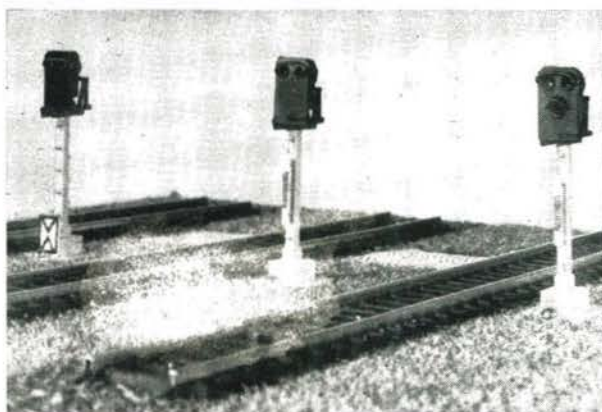
1 Die neue Wegübergangssicherungsanlage vom VEB PIKO. Beide Warnkreuze sind mit je einer Lichtemissionsdiode ausgerüstet.



2 Das Gebäude der Blockstelle Neumühle-Linde ist eine Neuheit vom VEB VERO Olbernhau für die Freunde der Nenngröße H0.



3 Neu ist auch der zu diesem Škoda-Lastzug gehörende Anhänger in der Nenngröße H0. Der VEB PREFO stellte diese Neuentwicklung vor. Die Vorderachse des Anhängers wurde drehbar gelagert.



4 In drei Varianten sind jetzt diese Lichtsignale mit Lichtleitkabeln und Lichtemissionsdioden erhältlich. Es handelt sich dabei um ein Hauptsignal, ein Vorsignal und ein kombiniertes Haupt- bzw. Vorsignal.



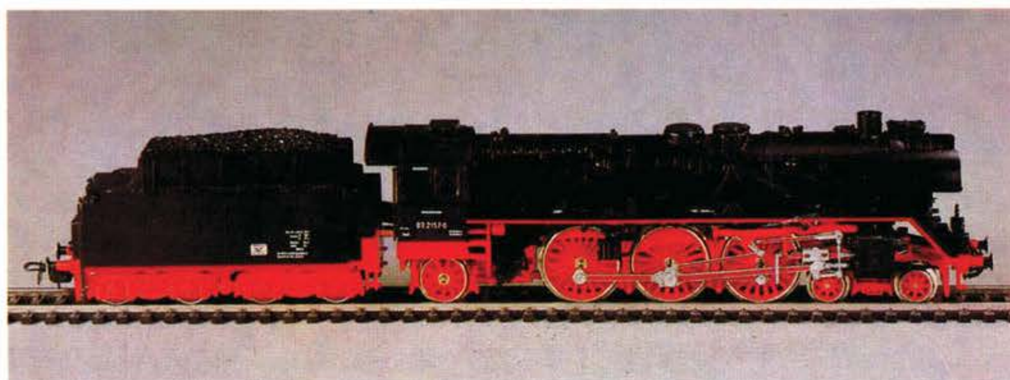
BR 195 (H0)



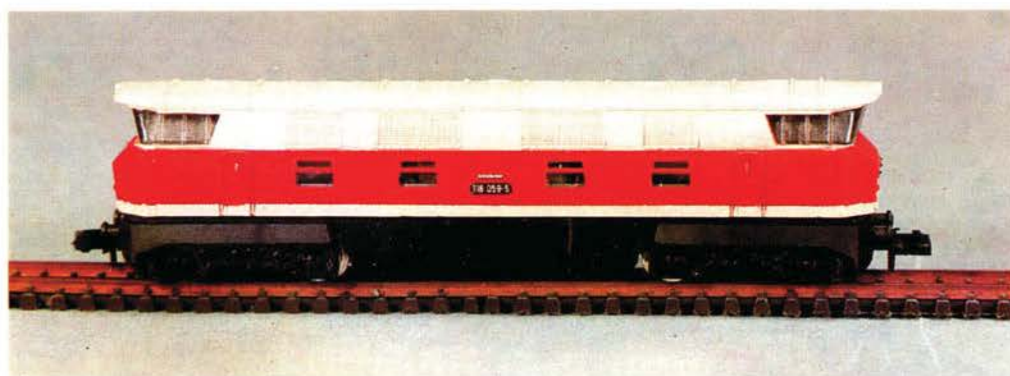


Neuheiten '83
von PIKO





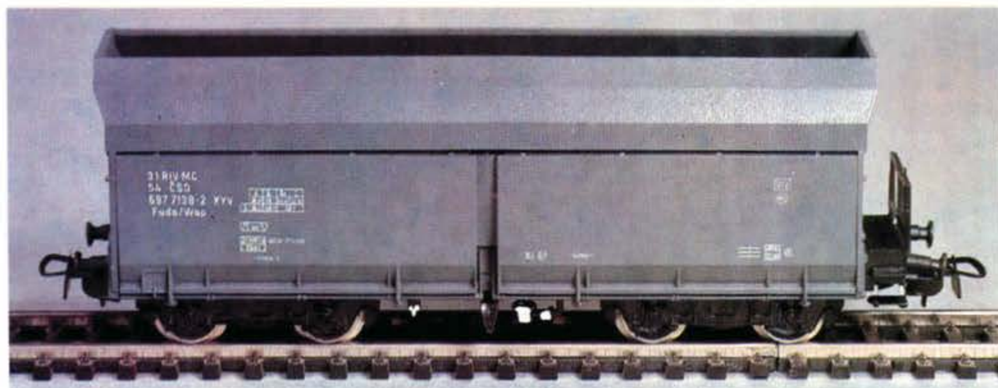
BR 03^2 (H0)



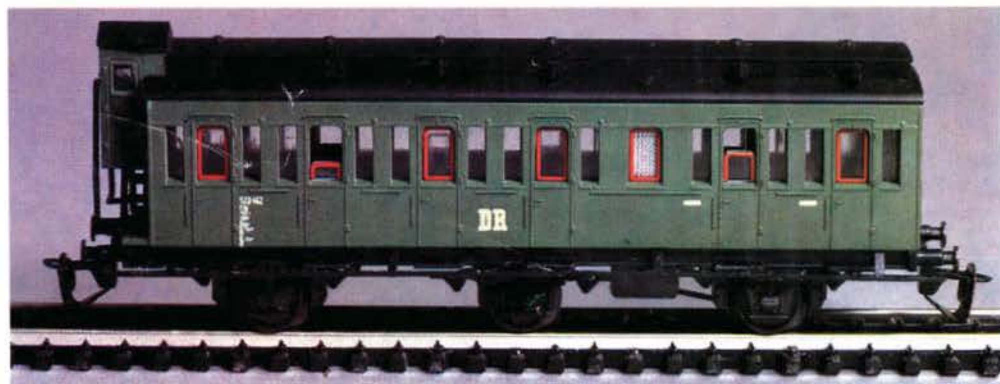
BR 118 (N)



Neuheiten '83 von PIKO und BTTB



Fads (H0)



C3 (TT)



Pwi (TT)



Bi 30 (TT)